



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**RELAZIONE
SULLA PERFORMANCE
2024**

GIUGNO 2025

INDICE

RIFERIMENTI NORMATIVI	1
1. ASSETTO ORGANIZZATIVO E FUNZIONALE DEL MINISTERO	1
1.1 Organizzazione	1
1.2 Funzioni e compiti	4
2. ANALISI DEL CONTESTO E DELLE RISORSE.....	5
2.1 Contesto esterno.....	5
2.2 Contesto interno e stato delle risorse	5
3. PERFORMANCE ORGANIZZATIVA.....	15
3.1 Obiettivi specifici.....	15
3.2 Obiettivi individuali	31
3.3 <i>Performance</i> organizzativa complessiva	31
4. IL PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE.....	39
4.1. Procedimento.....	39
4.2 Aggiornamenti del Sistema di misurazione e valutazione	40

RIFERIMENTI NORMATIVI

La presente relazione è redatta ai sensi degli articoli 10, comma 1, lettera b), e 15, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n.150, di seguito “Decreto”, tenuto conto delle “Linee guida per la Relazione annuale sulla performance” emanate dal Dipartimento della funzione pubblica nel mese di novembre 2018.

Ai sensi del citato articolo 10, comma 1, le amministrazioni pubbliche, tra l’altro, entro il 30 giugno di ogni anno, redigono e pubblicano, sui propri siti istituzionali, la Relazione sulla performance, che è approvata dall’organo di indirizzo politico-amministrativo, ai sensi dell’articolo 15, comma 2, del Decreto, e validata dall’Organismo indipendente di valutazione, ai sensi dell’articolo 14, comma 4, lettera c) del medesimo Decreto. Essa evidenzia, a consuntivo, con riferimento all’anno precedente, i risultati organizzativi e individuali raggiunti rispetto ai singoli obiettivi programmati ed alle risorse, con rilevazione degli eventuali scostamenti e il bilancio di genere realizzato.

1. ASSETTO ORGANIZZATIVO E FUNZIONALE DEL MINISTERO

1.1 Organizzazione

Nel corso del 2024 si è conclusa la riorganizzazione del Ministero di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 186, “Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti” e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 ottobre 2023, n. 198, “Regolamento recante l’organizzazione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dell’Organismo indipendente di valutazione della performance”, per ciò che concerne le strutture apicali dell’amministrazione.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 maggio 2024, n. 151 sono stati individuati gli uffici dirigenziali di livello non generale e definite le relative attribuzioni.

Il Ministero, pertanto, ha operato nel corso del 2024 secondo l’articolazione in quattro Dipartimenti:

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

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

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

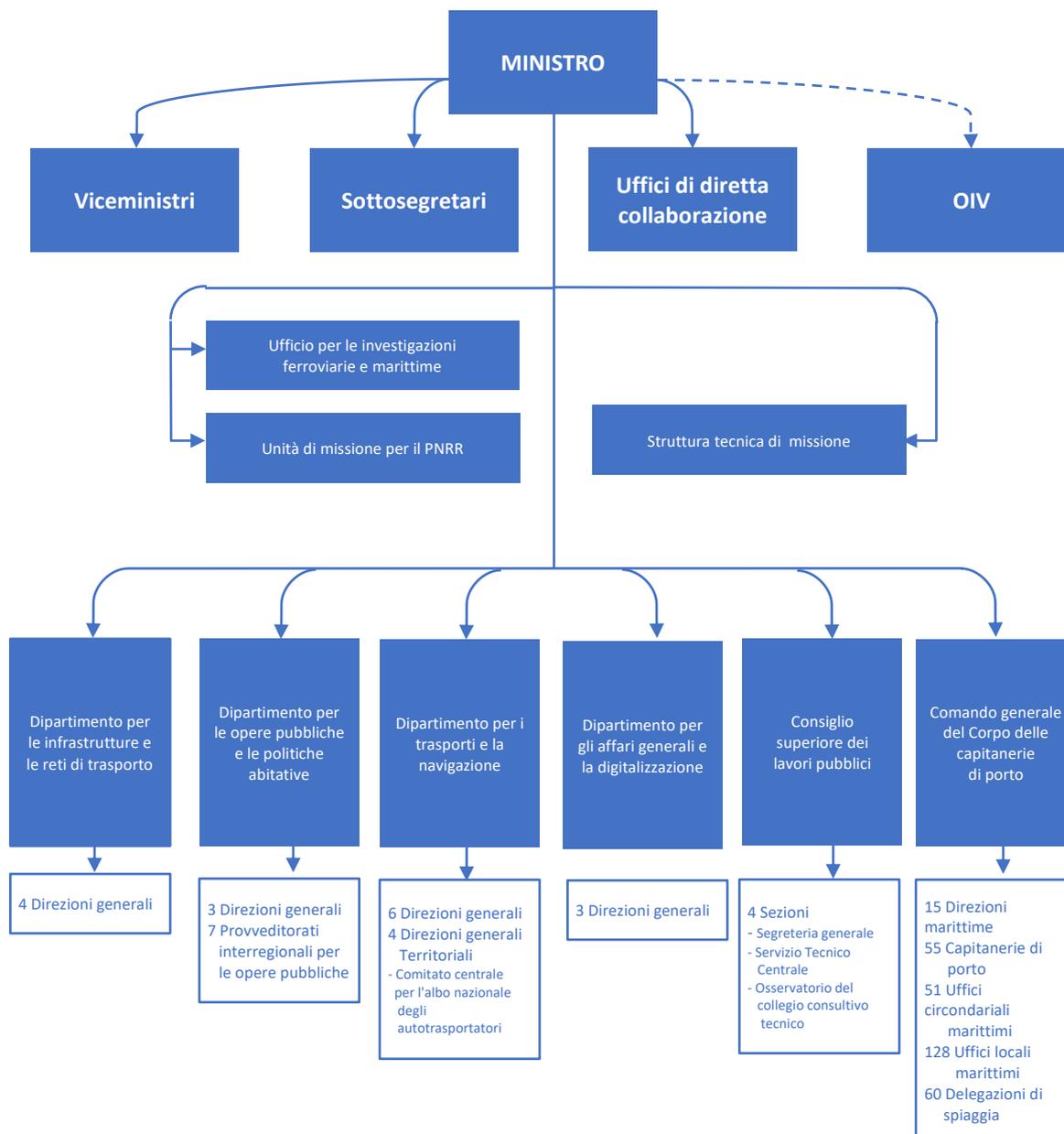
- il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che dipende funzionalmente dal Ministro e svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie previste dall'art. 14 del d.P.C.m. n. 186/2023;
- il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dotato di piena autonomia organizzativa e funzionale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

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

Hanno operato, inoltre, presso il Ministero:

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

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



1.2 Funzioni e compiti

Il Ministero svolge le funzioni e i compiti di spettanza statale, ai sensi dell'articolo 42, comma 1, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, nelle seguenti aree funzionali:

- programmazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle reti infrastrutturali di interesse nazionale, ivi comprese le reti elettriche, idrauliche e acquedottistiche, e delle altre opere pubbliche di competenza dello Stato, ad eccezione di quelle in materia di difesa; qualificazione degli esecutori di lavori pubblici; costruzioni nelle zone sismiche;
- edilizia residenziale: aree urbane;
- navigazione e trasporto marittimo; vigilanza sui porti; demanio marittimo; sicurezza della navigazione e trasporto nelle acque interne; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; aviazione civile e trasporto aereo;
- trasporto terrestre, circolazione dei veicoli e sicurezza dei trasporti terrestri;
- sicurezza e regolazione tecnica, salvo quanto disposto da leggi e regolamenti, concernenti le competenze disciplinate dall'articolo 41 e dallo stesso art. 42, comma 1, del decreto legislativo n. 300 del 1999, ivi comprese le espropriazioni;
- pianificazione delle reti, della logistica e dei nodi infrastrutturali di interesse nazionale, realizzazione delle opere corrispondenti e valutazione dei relativi interventi;
- politiche dell'edilizia concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane.

Svolge, inoltre, funzioni e compiti di monitoraggio, controllo e vigilanza nelle aree predette, nonché funzioni di vigilanza sui gestori del trasporto derivanti dalla legge, dalle concessioni e dai contratti di programma o di servizio.

2. ANALISI DEL CONTESTO E DELLE RISORSE

2.1 Contesto esterno

Come evidenziato nel Documento di finanza pubblica deliberato dal Consiglio dei ministri il 9 aprile 2025, nell'anno 2024 si registra un notevole miglioramento della finanza pubblica e si confermano in chiave prospettica gli obiettivi di spesa netta e di riduzione di deficit e debito enunciati nel Piano strutturale di bilancio di medio termine 2025-2029.

Nel 2024 la crescita reale del PIL in media d'anno si è attestata allo 0,7 per cento, tre decimi di punto al di sotto della previsione contenuta nel Piano; tuttavia, l'andamento dell'occupazione è risultato ancora positivo. Inoltre, nel corso del 2024 è stato accelerato il processo di completamento degli investimenti del PNRR e dei programmi della coesione, avendo cura di amplificarne gli impatti oltre il 2026.

2.2 Contesto interno e stato delle risorse

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

Il personale del Ministero è diminuito di 156 unità fra il 2023 e il 2024. In particolare, si osserva un aumento di 379 unità nell'area funzionari e una diminuzione di 524 unità nell'area assistenti e di 15 nell'area operatori. Il personale dirigenziale risulta invece in aumento di 4 unità. Con riferimento alla vigente dotazione organica si osserva la carenza di 55 unità di personale dirigenziale di livello generale e non generale e di 1.807 unità nelle aree.

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

Dotazione organica (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n.186, decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60 convertito, con modificazioni, dalla legge 4 luglio 2024, n. 95 e decreto legislativo 4 settembre 2024, n. 134), consistenza del personale in servizio al 31 dicembre degli anni 2023 e 2024, variazioni fra le due annualità e scostamenti rispetto alla dotazione organica.

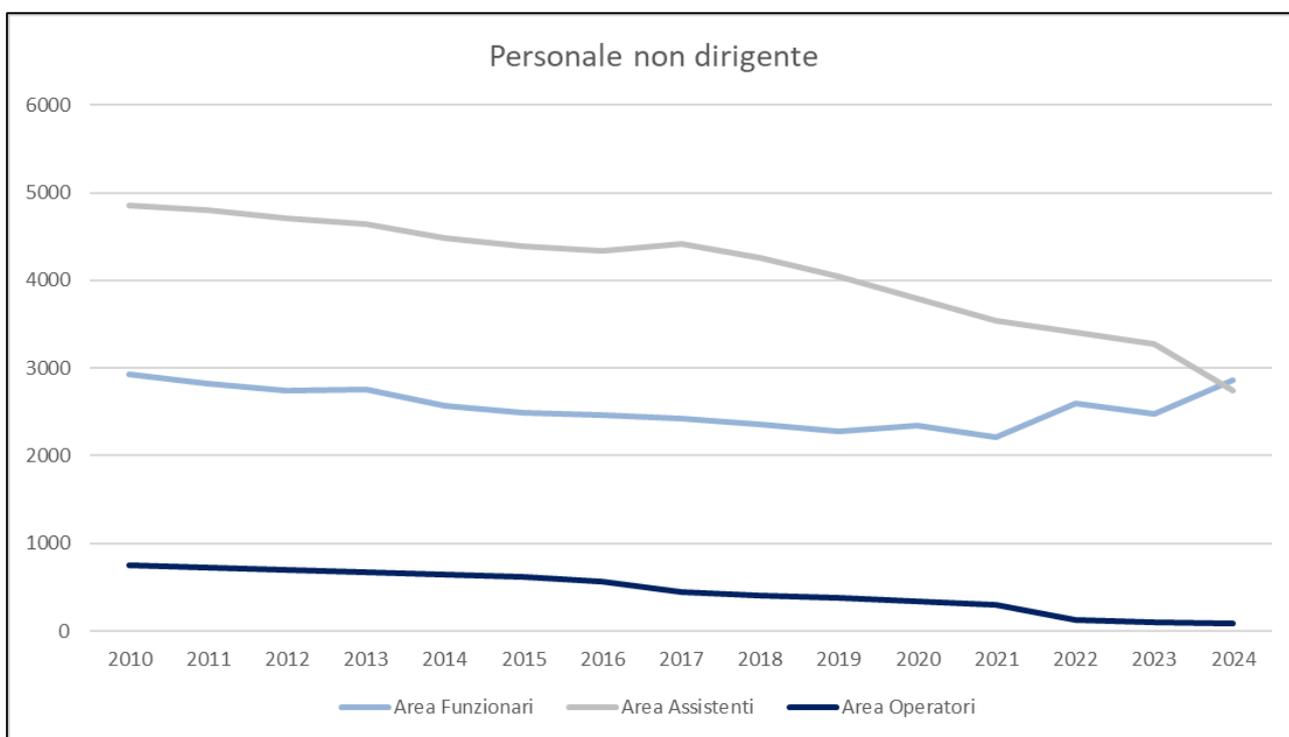
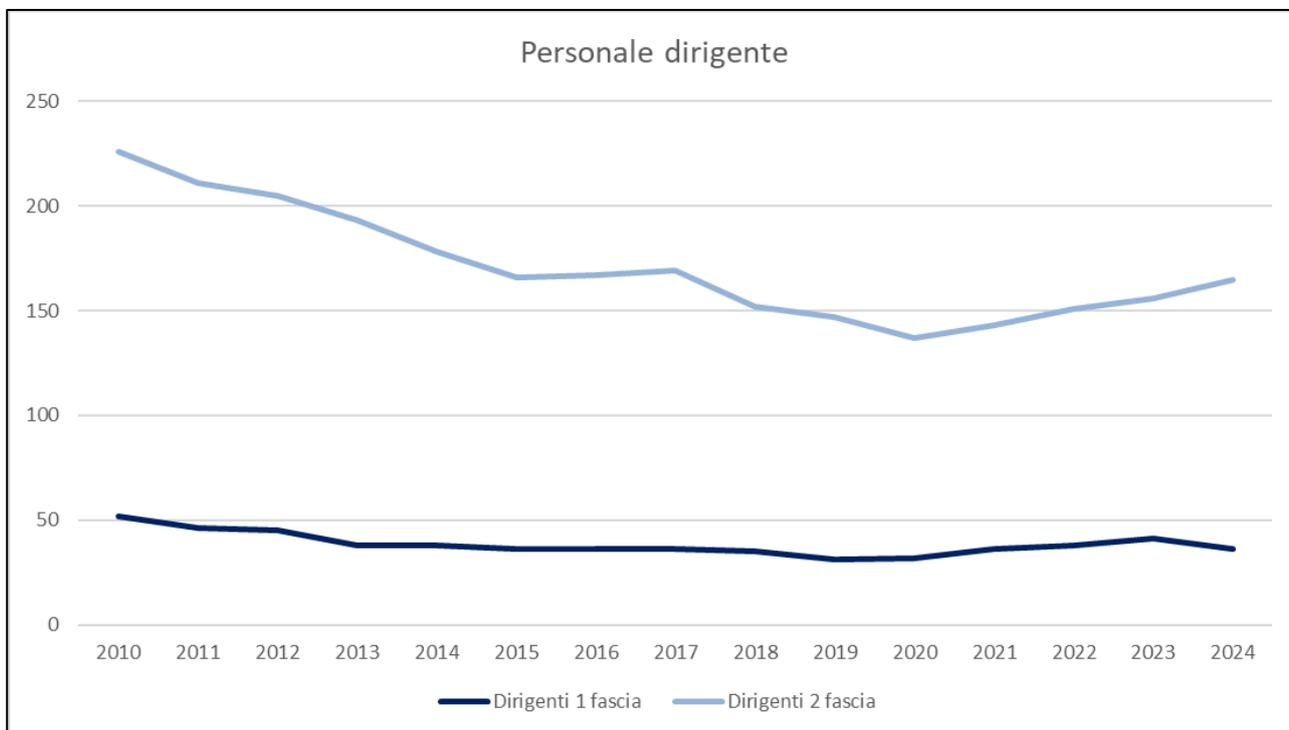
	Dotazione organica	Personale in servizio (31.12.2023)	Personale in servizio (31.12.2024)	Variazione anno 2024	Scostamenti rispetto alla dotazione organica
Personale dirigente					
Prima fascia	41	41	36	-5	-5
Seconda fascia	215	156	165	+9	-50
Totale Dirigenti	256	197	201	+4	-55
Personale non dirigente					
Area Elevate Professionalità	110	0	0	0	-110
Area Funzionari	3.703	2.479	2.858	+379	-845
Area Assistenti	3.565	3.270	2.746	-524	-819
Area Operatori	121	103	88	-15	-33
Totale personale non dirigente	7.499	5.852	5.692	-160	-1.807
Totale complessivo	7.755	6.049	5.893	-156	-1.862

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

Dai seguenti grafici si evince l’andamento del numero di unità di personale dirigenziale e non dirigenziale durante il periodo 2010 - 2024.

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

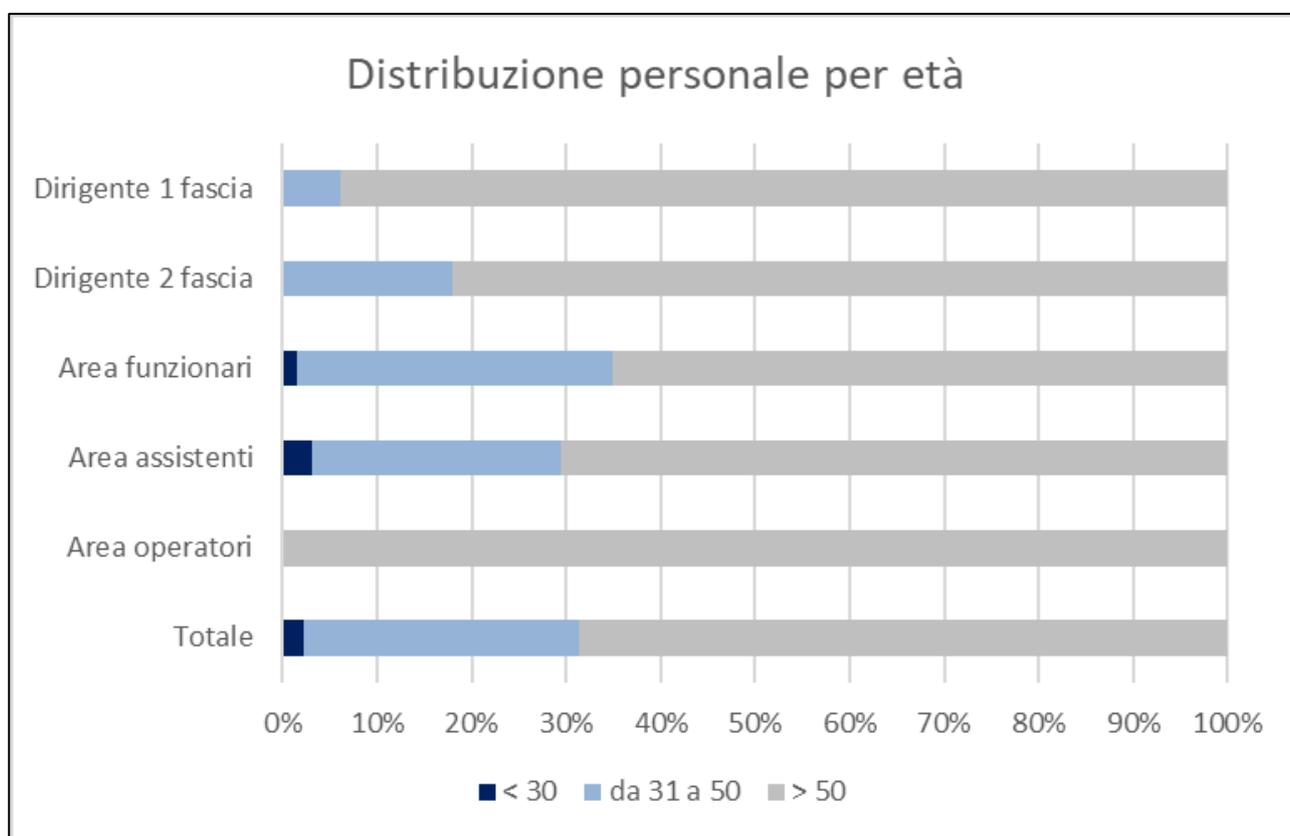
Personale in servizio nel Ministero, anni 2010-2024. Valori assoluti



Distribuzione percentuale del personale per genere ed età nei livelli di inquadramento – Anno 2024

Genere	Uomini			Donne			Totale		
	<= 30	31 - 50	> 50	<= 30	31 - 50	> 50	<= 30	31 - 50	> 50
Personale dirigente									
Prima fascia	0,0%	4,0%	96,0%	0,0%	12,5%	87,5%	0,0%	6,1%	93,9%
Seconda fascia	0,0%	14,3%	85,7%	0,0%	25,0%	75,0%	0,0%	17,9%	82,1%
Personale non dirigente									
Area Funzionari	1,4%	31,5%	67,1%	1,6%	36,2%	62,2%	1,5%	33,5%	65,0%
Area Assistenti	4,0%	26,1%	69,8%	2,0%	26,6%	71,4%	3,1%	26,4%	70,6%
Area Operatori	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Totale complessivo	2,4%	26,0%	71,6%	2,2%	29,4%	68,4%	2,3%	27,5%	70,1%

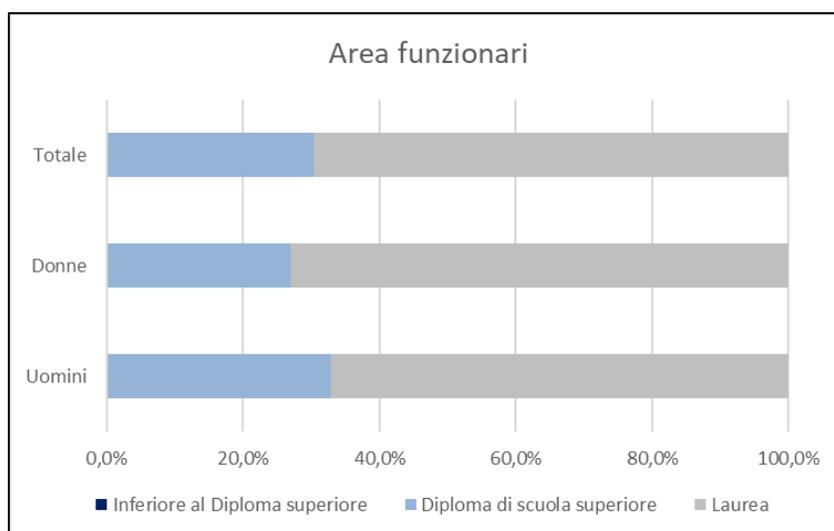
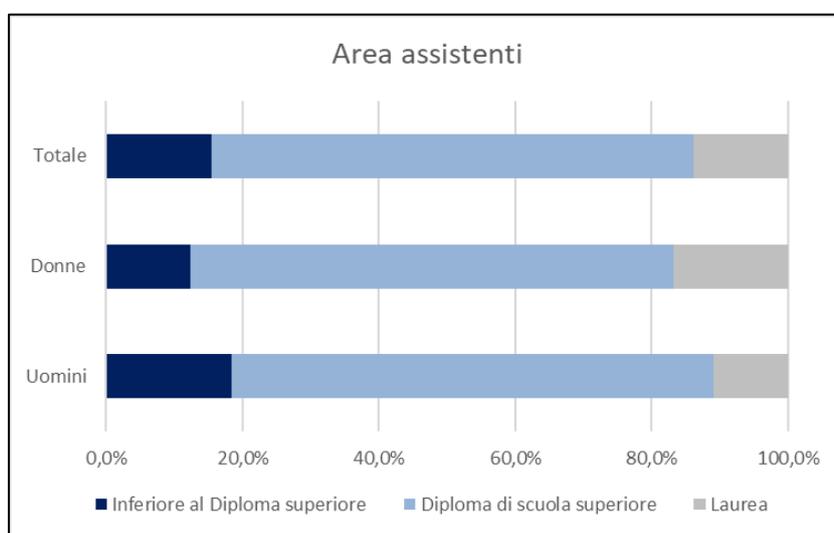
Fonte: Relazione CUG - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - 2025. <https://portalecug.gov.it/documenti-e-dati>



Distribuzione percentuale del personale dell'area assistenti e funzionari per titolo di studio – Anno 2024

Titolo di studio	Area assistenti			Area funzionari		
	Uomini (%)	Donne (%)	Totale (%)	Uomini (%)	Donne (%)	Totale (%)
Inferiore al Diploma superiore	18,5%	12,3%	15,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Diploma di scuola superiore	70,6%	70,9%	70,7%	32,8%	27,0%	30,4%
Laurea	10,9%	16,8%	13,8%	67,2%	73,0%	69,6%

Fonte: Relazione CUG - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - 2025. <https://portalecug.gov.it/documenti-e-dati>



Organizzazione del lavoro agile nell'anno 2024

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Monitoraggio sull’attuazione del lavoro agile

Nel corso del 2024, come già fatto in precedenza, è stata condotta un’analisi sull’andamento del lavoro agile sotto i profili quantitativi e qualitativi mediante l’invio di uno specifico questionario a tutte le strutture dirigenziali di livello generale, centrali e territoriali.

L’analisi ha preso in esame il periodo immediatamente successivo all’emanazione del nuovo regolamento (29 maggio 2024) e, pertanto, rappresenta un monitoraggio della situazione in essere nel secondo semestre del 2024.

È emerso che il 39% dei dipendenti su scala nazionale ha fruito del lavoro agile. Tuttavia, tale percentuale è la risultante di situazioni molto diversificate: nella sede centrale l'accesso al lavoro agile ha riguardato il 59% dei lavoratori mentre nelle sedi territoriali si raggiungono livelli più bassi: 40% nei Provveditorati, 27% nelle Motorizzazioni e 14% nelle Capitanerie di Porto.

Resta dunque confermato che gli uffici di questo Ministero si caratterizzano per una marcata eterogeneità di funzioni e di linee di attività in relazione, in particolare, alle specificità attinenti:

- al termine del procedimento amministrativo;
- agli atti endoprocedimentali tecnici non delocalizzabili;
- al tipo di utenza destinataria del servizio;
- al prodotto da offrire all'utenza.

Questa eterogeneità di funzioni determina percentuali differenti di linee di attività pienamente o parzialmente delocalizzabili all'interno dei diversi settori dell'amministrazione generando, di conseguenza, una maggiore o minore percentuale di accesso al lavoro agile.

Risultati decisamente più omogenei si rilevano nella ripartizione di genere tra uomini e donne: infatti, nell'ambito di coloro che eseguono la prestazione in lavoro agile, si riscontra una percentuale di donne che oscilla, in tutti gli uffici dell'amministrazione, tra il 50% ed il 56%.

Inoltre, sono stati rilevati i giorni settimanali in cui il lavoro agile viene maggiormente svolto: è emerso che in quasi la metà degli accordi di lavoro agile (48%) viene previsto lo svolgimento dell'attività da remoto in due giorni a settimana, nel 34% dei casi in un solo giorno a settimana e nel 13% per tre giorni a settimana. Sussiste poi un 5% di situazioni, riferibili a dipendenti in situazioni disagiate, per le quali vengono previsti più di tre giorni a settimana.

Non sono state riscontrate criticità riguardo le tecnologie utilizzate per l'espletamento delle attività lavorative.

Il **bilancio di genere** del MIT, consultabile sul sito istituzionale della Ragioneria generale dello Stato, reca, come per gli altri Ministeri, una rappresentazione delle spese del bilancio dello Stato riclassificate contabilmente in chiave di genere, una serie di indicatori statistici per monitorare le azioni intraprese per incidere sulle disuguaglianze di genere e la loro associazione alla struttura del bilancio nonché un'analisi dell'impatto sul genere delle principali misure di politica tributaria.

Pertanto, Il bilancio di genere è uno strumento che mira a realizzare una maggiore trasparenza sulla destinazione delle risorse di bilancio e sul loro impatto su uomini e donne.

Uomini e donne sono, infatti, influenzati diversamente dalle decisioni di bilancio non solo in relazione alle specifiche politiche, ma anche in relazione alle loro diverse situazioni socio-economiche e ai bisogni individuali.

Stanziamanti in conto competenza per l'anno 2024, iniziali (legge di bilancio di previsione 30 dicembre 2023, n. 213) e definitivi (Nota integrativa al Rendiconto generale dello Stato 2024), distinti per Programma di spesa.

STANZIAMENTI 2024, INIZIALI E DEFINITIVI, SUI PROGRAMMI DI SPESA			
Missione	Programma di spesa	Stanziamiento iniziale c/competenza (€)	Stanziamiento definitivo c/competenza (€)
7 - Ordine pubblico e sicurezza	7.7 - Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	914.640.884,00	962.201.747,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.1 - Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	330.304.959,00	383.228.731,24
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.2 - Autotrasporto ed intermodalità	293.775.679,00	299.016.344,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.4 - Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	63.169.916,00	102.990.149,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.5 - Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	1.352.749.619,00	1.274.140.705,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.6 - Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	8.376.828.325,00	8.171.446.318,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.9 - Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	1.453.245.879,00	1.114.866.837,23
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 - Sistemi idrici e idraulici	339.392.249,00	491.683.918,00
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.9 - Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	10.758.136,00	11.883.957,00
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.10 - Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	1.934.053.220,00	2.013.198.172,01
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.11 - Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostrada	4.983.011.329,00	5.492.256.776,52
19 - Casa e assetto urbanistico	19.2 - Politiche abitative, urbane e territoriali	510.856.941,00	534.668.176,00
32 - Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	32.2 - Indirizzo politico	52.130.897,00	27.748.382,00
32 - Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	32.3 - Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	111.787.024,00	120.961.870,00
		20.726.705.057,00	21.000.292.083,00

Indicatore di tempestività dei pagamenti

La Nota integrativa al Rendiconto generale dello Stato per l'anno 2024 fissa in **2,46 giorni** l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti delle transazioni commerciali eseguiti dal Ministero. L'indicatore è stato elaborato sulla base delle informazioni contenute nella Piattaforma dei crediti commerciali (Area RGS - PCC), aggiornate e disponibili alla data del 27 gennaio 2025 e relative all'anno 2024, con riferimento ai criteri di calcolo adottati dalla stessa Piattaforma per la definizione dell'indicatore del "tempo medio ponderato di ritardo" per le sole fatture commerciali emesse nell'anno 2024, inteso come "somma di ogni pagamento moltiplicato per i giorni inclusi tra la data di pagamento e la data di scadenza, al netto dei giorni di sospensione, rispetto alla somma totale di tutti gli importi pagati".

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

- risorse umane e processi organizzativi:
 - avvio delle procedure per la costituzione di una task force composta da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato e della Struttura di missione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri di cui all'art. 2 del d.l. n. 13 del 2023 per il monitoraggio dell'attuazione del Piano degli interventi per il superamento del ritardo dei pagamenti;
 - costituzione di un nucleo stabile presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'esame e l'approfondimento delle tematiche di bilancio dell'amministrazione;
 - avvio dal mese di marzo 2024 delle procedure di ricognizione dei dati risultanti dalla Piattaforma dei Crediti Commerciali (PCC) e conseguente verifica delle fatture per l'eliminazione di quelle che non rappresentano più un debito a carico dell'amministrazione, per prescrizione o per altre cause (contenziosi già definiti, transazioni avvenute, mandato di pagamento effettuato senza preventivo collegamento della fattura, etc.);
- risorse strumentali:
 - sistemi informativi: implementazione dei sistemi informativi contabili per l'implementazione delle attività trimestrali di monitoraggio dei dati relativi alla tempestività dei pagamenti

3. PERFORMANCE ORGANIZZATIVA

3.1 Obiettivi specifici

Nella tabella che segue viene riportato il grado complessivo di realizzazione, per l'anno 2024, degli obiettivi specifici:

- dell'intera filiera (MIT e altri soggetti coinvolti), attraverso la media semplice degli indicatori di impatto associati a ciascun obiettivo specifico;
- della performance del MIT, come media dei risultati degli obiettivi assegnati per il 2024 ai centri di responsabilità amministrativa del Ministero e associati a ciascun obiettivo specifico.

Per gli obiettivi il cui impatto di filiera è risultato inferiore al 100% viene riportato il risultato in termini di *output* del Ministero come media degli obiettivi strategici collegati all'obiettivo specifico.

N.	Settore	Obiettivo specifico contenuto nel PIAO 2024-2026	IMPATTO INTERA FILIERA	OUTPUT MIT
1	STRADE E AUTOSTRADE	Estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sostenibilità, la resilienza, la sicurezza e l'efficienza	90,44	100%
2	FERROVIE	Estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci	100%	
3	DIGHE, RETI E RISORSE IDRICHE	Migliorare la sicurezza delle grandi dighe per garantire gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile. Potenziare e sviluppare le infrastrutture idriche primarie e le reti di distribuzione idrica per ridurre le perdite e aumentare le portate	100%	
4	EDILIZIA PUBBLICA	Riqualificazione urbana, riduzione del disagio abitativo, efficientamento energetico degli edifici pubblici e miglioramento della qualità dell'abitare	80,31%	100%
5	SICUREZZA STRADALE	Migliorare la sicurezza stradale utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR	85,75%	100%
6	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile	100%	
7	PORTI E TRASPORTO MARITTIMO	Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale	100%	

N.	Settore	Obiettivo specifico contenuto nel PIAO 2024-2026	IMPATTO INTERA FILIERA	OUTPUT MIT
8	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E SOCCORSO IN MARE	Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione marittima (<i>safety e security</i>) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo e il rafforzamento della cooperazione internazionale	100%	
9	VIGILANZA DEL LITORALE MARITTIMO	Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto	100%	

Si riportano di seguito, per ciascun obiettivo specifico, i principali risultati raggiunti.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 1

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

Le autostrade

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Stato di realizzazione delle opere individuate dagli impegni convenzionali	N. interventi in linea sulle previsioni / N. totale degli interventi	MIT	100%	87%

Con riferimento allo stato di realizzazione delle opere individuate dagli impegni convenzionali, si rappresenta quanto segue:

- gli importi previsionali e consuntivati al 31 dicembre 2024 tengono conto dei valori relativi ai rispettivi periodi di riferimento delle singole Società Concessionarie Autostradali. In particolare, è stato considerato l’intero intervallo temporale decorrente dall’anno di efficacia dei singoli Atti convenzionali vigenti, fino all’anno 2024;
- i valori previsionali di Piano Economico – Finanziario (PEF) considerati tengono conto del complesso iter di aggiornamento quinquennale dei PEF, per alcune Concessionarie anche per più di un periodo regolatorio. I valori previsionali di riferimento, pertanto, per diverse Concessionarie, non tengono conto della situazione aggiornata degli interventi da realizzare, nonché dell’incremento dei prezzi dei materiali a seguito dell’attuale contesto geopolitico;
- sulla percentuale complessiva di attuazione delle Opere previste dagli atti convenzionali vigenti per l’intero settore autostradale in concessione (87%) influisce in maniera sostanziale la parziale realizzazione dei sottoindicati investimenti previsti nei rispettivi PEF vigenti:
 - l’autostrada Valdastico A31 nord per la Società Concessionaria Autostrada Brescia – Padova S.p.A. i cui valori previsionali da PEF vigente, dal 2013 al 2024, sono pari a 1,30 miliardi di euro;
 - i lotti 2, 3, 4, 5A, 5B e 6B dell’autostrada A12 in concessione alla Società Autostrada Tirrenica per la realizzazione dei quali era previsto gran parte dell’importo previsionale di 2,0 miliardi di euro da PEF vigente dal 2009 al 2024. Nel caso di specie, il d.l. n.162/2019 (“Milleproroghe”), convertito, con modificazioni, dalla legge n. 8/2020 ha affidato ad ANAS S.p.A. il compito di completare il Corridoio Tirrenico, disponendo che la Concessionaria fino al 2028 (anno di scadenza della concessione) prosegue esclusivamente nella gestione delle tratte autostradali relative al

collegamento A12 Livorno-Grosseto-Civitavecchia, già aperte al traffico alla data di entrata in vigore della suindicata normativa.

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Stato di realizzazione delle opere finanziate dal Piano complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR	Numero di ponti e viadotti sottoposti a monitoraggio	MIT	170	Dati ancora non disponibili
	Adeguamento e efficientamento energetico del traforo del Gran Sasso	MIT	Aggiudicazione contratto	

Con riferimento allo stato di realizzazione degli interventi finanziati dal Piano complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR "Strade sicure – Messa in sicurezza e implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24-A25)" si rileva la rimodulazione del Cronoprogramma finanziario con estensione al 2032 rispetto al termine finale del 2026, coerentemente a quanto stabilito dal d.l. n. 19/2024, art. 1, commi 6 e 8 e dalla legge n. 207/2024.

In particolare, riguardo i ponti e i viadotti da sottoporre a monitoraggio risulta sottoscritto il primo contratto applicativo rientrante nell'accordo quadro. Entro il 2025, l'obiettivo secondo il citato Piano operativo aggiornato è quello di avviare i lavori di installazione e monitoraggio dinamico di 80 opere delle 170 in questione.

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Stato di realizzazione degli interventi sulle strade in aree terremotate	Percentuale di interventi completati	MIT	50%	50,6%
Stato di realizzazione del Progetto strade sicure (Piano complementare -M3C1 del PNRR)	Numero ponti e viadotti controllati	MIT	4.000	Dati ancora non disponibili
	Numero ponti e viadotti strumentati	MIT	1.000	

	Numero ponti e viadotti modellati BIM	MIT	50	
--	---------------------------------------	-----	----	--

Con riferimento allo stato di realizzazione degli interventi finanziati dal Piano complementare nell’ambito della componente M3C1 del PNRR “Strade sicure – Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale” si rileva la rimodulazione del Cronoprogramma finanziario con estensione al 2028 rispetto al termine finale del 2026, coerentemente a quanto stabilito dal d.l. n. 19/2024, art. 1, commi 6 e 8. Si rileva, inoltre, una riduzione delle risorse di 50 milioni di euro rispetto a quelle inizialmente stanziati (pari ad euro 450 milioni) secondo quanto stabilito dalla legge 207/2024.

Dalle verifiche effettuate nella BDAP alla data del 31 dicembre 2024, risulta che i soggetti attuatori del programma hanno avviato lavori, servizi e forniture per almeno il 60% degli interventi contemplati dal programma.

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Stato di realizzazione del progetto Strategia nazionale aree interne (Piano complementare – M5C3 del PNRR)	Chilometri di strade riqualificate	MIT	500	Dati ancora non disponibili

Dalle verifiche effettuate nella BDAP alla data del 31 dicembre 2024 risulta che i soggetti attuatori del programma hanno assunto obbligazioni giuridicamente vincolanti per almeno il 26% degli interventi previsti dal programma.

Le piste ciclabili

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Stato di realizzazione delle opere PNRR	Chilometri di piste ciclabili urbane realizzate	MIT	300	253

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

OBIETTIVO SPECIFICO N. 2

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

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Traffico passeggeri previsto nel contratto di servizio Trenitalia	Milioni-km di viaggiatori	Contratto di Servizio Trenitalia (Piano economico finanziario)	3.794,6	4.188,8	4.349,98

Si rileva uno scostamento positivo rispetto al *target* fissato per il 2024 attribuibile al volume di traffico espresso in treni per chilometro e a un incremento della capacità offerta espressa in termini di posti per chilometro.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 3

Obiettivo specifico: “Migliorare la sicurezza delle grandi dighe per garantire gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile. Potenziare e sviluppare le infrastrutture idriche primarie e le reti di distribuzione idrica per ridurre le perdite e aumentare le portate”

Le dighe

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Mantenere la capacità di invaso con fondi nazionali	Capacità di invaso delle grandi dighe espressa in miliardi di metri cubi	MIT	3,3	3,3

Le reti idriche

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Stato di realizzazione delle 10 opere finanziate con fondi nazionali	Numero interventi completati	MIT	2	2
Stato di realizzazione delle opere finanziate con fondi PNRR M2C4 – 4.2	Rapporto tra il volume delle perdite totali di acqua e la lunghezza complessiva dell’acquedotto nell’anno considerato (M1a) – [mc/km/gg]	ARERA	50 mc/km/gg	< 50 mc/km/gg
	Rapporto tra il volume delle perdite totali di acqua e il volume totale immesso nel sistema di acquedotto nell’anno considerato (M1b)	ARERA	50%	< 50%

I valori relativi agli indicatori sulle perdite totali di acqua sono in attesa di validazione da parte di ARERA.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 4

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

Edilizia residenziale pubblica

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Programma di recupero di immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP	Numero alloggi recuperati per anno	MIT	3.157	451

Nel 2024 è stato realizzato il completamento di 451 alloggi rispetto ai 3.157 previsti a causa della complessità del sotteso procedimento amministrativo e della numerosità dei soggetti coinvolti.

Il Programma coinvolge il Ministero in qualità di ente finanziatore degli interventi individuati dalle Regioni; tali aspetti amministrativo-finanziari sono stati positivamente finalizzati.

Le risorse vengono trasferite alle Regioni che, a loro volta, sulla base dell’avanzamento dei lavori, trasferiscono le risorse ai soggetti attuatori (comuni ed ex IACP).

Si segnala che la fase di previsione del *target* obbliga a definire gli obiettivi per l’anno successivo quando ancora non sono disponibili i dati di rendiconto dell’anno precedente.

Incidono sul *target* raggiunto anche le eventuali rimodulazioni del Programma degli interventi formulate dalle Regioni, conseguenti a rinunce, revoche di finanziamento e necessità di intervenire con proprie risorse per far fronte ad urgenze abitative. Le rimodulazioni si ripercuotono sulla riduzione complessiva della portata e dell’efficacia degli interventi programmati ed hanno effetto sulla gestione amministrativa sia a livello centrale che territoriale. Si rappresenta inoltre che il Programma prevede che gli interventi debbano essere avviati entro 12 mesi dal provvedimento di concessione del finanziamento da parte delle Regioni ai soggetti attuatori e conclusi entro 24 mesi dall’inizio dei lavori, rendendo ancor più complessa la corretta determinazione del *target* in fase di programmazione.

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Programma qualità dell’abitare: costruzione o riqualificazione di immobili ERP	Unità abitative costruite o riqualificate	MIT	3.000	254

Il programma Pinqua è un investimento legato al PNRR di durata pluriennale, con scadenza a marzo 2026. In fase di pianificazione iniziale, il *target* principale (10 mila alloggi) assegnato al Pinqua, da conseguire entro il marzo 2026, è stato frazionato per ciascuna annualità di esecuzione del Programma, in modalità lineare, ipotizzando un avanzamento proporzionale nel conseguimento del target.

Tuttavia, l’effettiva esecuzione degli interventi di realizzazione e/o di riqualificazione di alloggi, consistenti in opere pubbliche anche di particolare complessità tecnica, che hanno impatto su contesti sociali svantaggiati, ha mostrato che la conclusione e il collaudo delle opere si concentreranno negli ultimi mesi di gestione del Programma, a ridosso della scadenza (marzo 2026).

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Programma safe, green and social: efficientamento energetico di immobili ERP	Milioni di m ² di superficie efficientati	MIT	2,3 <i>(50% del target finale previsto per il 2026)</i>	Avanzamento fisico complessivo del programma pari al 67,42%
Programma safe, green and social: adeguamento sismico di immobili ERP	Milioni di m ² di superficie adeguati	MIT	0,7 <i>(50% del target finale previsto per il 2026)</i>	
Programma safe, green and social: acquisto di immobili ERP	m ² di superficie acquistati	MIT	220.000 <i>(50% del target finale previsto per il 2026)</i>	

Il cronoprogramma procedurale del “Programma safe, green and social”, finanziato dal Piano complementare nell’ambito della componente M2C3 del PNRR, ha previsto la realizzazione del 50% dei lavori entro il quarto trimestre del 2024 e l’ultimazione del residuo 50%, con emissione del certificato di collaudo, entro il 31 marzo al 2026. I *target* previsti sono stati pertanto programmati nel PIAO 2024-2026 come il 50% dei metri quadri complessivi da realizzarsi per ciascuna tipologia di intervento.

Gli interventi esecutivi di lavoro (avanzamento fisico) del programma nel suo complesso risultano essere pari al 67,42%, ben oltre il 50% previsto.

Il Ministero ha provveduto all'erogazione delle risorse corrispondenti alle annualità 2021-2024, per un totale di euro 1.300.000, pari al 65% del totale del finanziamento, pari ad euro 2.000.000.000.

Il dato puntuale di realizzazione fisica sarà disponibile a conclusione dell'intero programma nazionale e solo successivamente al 31 marzo 2026, a seguito dell'approvazione da parte delle stazioni appaltanti dei certificati di collaudo finale emessi dalle Commissioni di collaudo.

Tessuti urbani

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Riqualificazione spazi pubblici	m ² di spazi pubblici riqualificati	MIT	200.000	212.385

Edifici giudiziari e strutture penitenziarie

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Efficientamento edifici giudiziari	m ² di edifici giudiziari efficientati	MIT	10.000	12.000
Realizzazione di 8 nuovi padiglioni per detenuti adulti	Stato di realizzazione degli 8 padiglioni	MIT	Avvio del totale degli interventi	7
Adeguamento strutturale di 4 istituti penali per minorenni per 32.000 mq di superficie	Stato di realizzazione dei 4 istituti penali	MIT	Avvio del totale degli interventi	3

Tutti gli interventi previsti sugli edifici giudiziari e sulle strutture penitenziarie sono statati avviati, al riguardo:

- per la realizzazione di 8 nuovi padiglioni per detenuti adulti, il Ministero della giustizia, Dipartimento Amministrazione Penitenziaria, ha revisionato l'elenco degli interventi previsti dal Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al PNRR, ritenendo quello di Reggio Calabria Arghillà non più attuabile, pertanto, il numero di interventi da realizzarsi è pari a sette (Rovigo, Vigevano, Ferrara, Perugia, Viterbo, Civitavecchia, S. Maria Capua Vetere) e non più otto;
- anche per l'adeguamento strutturale di 4 istituti penali per minorenni il Ministero della giustizia, Dipartimento Amministrazione Penitenziaria ha revisionato l'elenco degli interventi previsti dal Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al PNRR, eliminando quello relativo al Ferranti Aporti di Torino, pertanto, il numero di interventi da realizzarsi è pari a tre e non più quattro (sono stati avviati quindi gli interventi relativi agli istituti penali per minorenni di Bologna, Roma e Airola).

OBIETTIVO SPECIFICO N. 5

Obiettivo specifico: “Migliorare la sicurezza stradale utilizzando le opportunità offerte dall’innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR”

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Rilevazione del costo sociale in base all’andamento degli incidenti stradali	Costo sociale degli incidenti stradali con danni alle persone (in miliardi di Euro)	MIT	16,9	16,14	18,02
Rilevazione del numero dei morti in incidenti stradali	N. Vittime in incidenti stradali	Conto nazionale infrastrutture e trasporti - ISTAT	3.377	2.705	3.161

I valori presentati a consuntivo sono stati calcolati in base alla stima preliminare ISTAT su dati provvisori degli incidenti stradali riferiti al primo semestre dell’anno 2024, pubblicata il 15 novembre 2024. I dati definitivi saranno disponibili solo a luglio 2025. Lo scostamento tra i valori *target* di previsione e quelli a consuntivo dei due indicatori, in entrambi i casi superiore al 10%, può essere spiegato dall’aumento del traffico di veicoli leggeri e pesanti nel 2024 rispetto al 2023, nonché dal fatto che la stima preliminare dei valori di incidentalità fatta da ISTAT il 15 novembre 2024 è riferita ad un confronto del primo semestre 2024 rispetto ad analogo periodo del 2023, basata sui dati provvisori rilevati dagli organi di Polizia stradale. I dati definitivi ISTAT relativi all’intero anno 2024 – saranno pubblicati a luglio 2025.

Sulla base dei più recenti dati raccolti da Polizia Stradale e Carabinieri, nei primi sei mesi dall’entrata in vigore del nuovo Codice della Strada (dicembre 2024) si registra un -8,7% di decessi (55 in meno, da 634 a 579), e un -5,6% di persone ferite (1.115 in meno, da 20.075 a 18.960).

In generale, il calo degli incidenti è del 4% (meno 1.423, da 35.209 a 33.786).

I numeri prendono in considerazione il periodo 14 dicembre 2024 - 14 giugno 2025 rispetto ad analogo periodo dell’anno precedente.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 6

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

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Acquisizione di treni destinati al trasporto pubblico locale	Numero di nuovi treni acquisiti	MIT	14	14
Acquisizione di autobus a ridotto impatto ambientale	Numero nuovi autobus acquisiti	MIT	1.351	1.341
Misura dell’efficienza del servizio TPL delle regioni a statuto ordinario	Rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei contributi statali e regionali	MIT	27%	30,5%

Con riferimento all’“acquisizione di autobus a ridotto impatto ambientale” si precisa che lo scostamento è dovuto alla ridotta disponibilità di risorse conseguente a tagli operati per legge alle risorse del Fondo Complementare (d.l. 19/2024 articolo 1, comma 8, lettera a), punto 3).

Il valore realizzato per la “misura dell’efficienza del servizio TPL delle regioni a statuto ordinario” è stimato sui dati relativi all’esercizio 2023, in quanto i dati relativi all’esercizio 2024 saranno disponibili solo a luglio-agosto 2025 a seguito dell’approvazione di tutti i bilanci delle aziende esercenti servizi TPL.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 7

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

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Incremento delle merci trasportate in navigazione di cabotaggio dalle compagnie assistite	Incremento percentuale, rispetto all’anno precedente, delle merci trasportate	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	+0,5%	+6,94%
Incremento dei passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio dalle compagnie assistite	Incremento percentuale, rispetto all’anno precedente, dei passeggeri trasportati	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	+1%	+11,71%

Nel 2024 si rileva un incremento pari al 6,94% rispetto ad un *target* previsto dello 0,5% dell’indicatore sull’“Incremento delle merci trasportate in navigazione di cabotaggio dalle compagnie assistite”. Le motivazioni di tale scostamento sono riconducibili ai consistenti aumenti registrati sui collegamenti tra continente e Regione Sardegna e sui collegamenti relativi all’arcipelago Siciliano.

Riguardo all’indicatore sull’“incremento dei passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio dalle compagnie assistite” si rileva un incremento pari all’11,71% nel 2024 rispetto ad un *target* previsto dell’1%. Le motivazioni di tale scostamento sono dovute essenzialmente al consistente incremento registrato sui collegamenti tra la Regione Sardegna e le isole minori, in particolare sulla linea La Maddalena-Palau, e sul collegamento Messina-Reggio Calabria i cui dati si riferiscono all’intero anno 2024, a differenza di quanto registrato nell’anno precedente, i cui dati riguardavano soltanto l’ultimo trimestre, essendo tale collegamento iniziato il 1° ottobre 2023.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 8

Obiettivo specifico: “Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione marittima (*safety e security*) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale”

INDICATORE	FONTE	BASELINE 2022	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Percentuale di persone salvate o assistite rispetto alle persone richiedenti soccorso	Banca dati SCORPIUS (sistema informativo del controllo di gestione)	99,67%	+0,05%	+0,33%
N. di sinistri marittimi occorsi al naviglio mercantile	Banca dati SCORPIUS (sistema informativo del controllo di gestione)	64	-3%	-25%

Fonte: Relazione di consuntivo sull'attività svolta - esercizio finanziario 2024 del Comando Generale

OBIETTIVO SPECIFICO N. 9

Obiettivo specifico: “Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto”

INDICATORE	FONTE	BASELINE 2022	TARGET PREVISTO 2024	TARGET RAGGIUNTO 2024
Metri ² di spiagge restituiti alla libera fruizione dei bagnanti	Banca dati SCORPIUS (sistema informativo del controllo di gestione)	160.000	+10.000	+75.755

Fonte: Relazione di consuntivo sull'attività svolta - esercizio finanziario 2024 del Comando Generale

3.2 Obiettivi individuali

Il sistema di misurazione e valutazione della *performance* del Ministero collega la valutazione individuale del personale dirigenziale e delle Aree a due componenti:

- misurazione e valutazione dei risultati ottenuti, in relazione agli obiettivi assegnati ed attribuzione di un punteggio (max 75 punti);
- valutazione dei comportamenti organizzativi e attribuzione di un punteggio (max 25 punti).

Il sistema di misurazione e valutazione della *performance* non prevede l'assegnazione di veri e propri "obiettivi individuali", ma di obiettivi che sono propri delle strutture organizzative e sui quali viene fondata, quanto alla componente "risultati", ad ogni livello della catena gerarchica, la valutazione della *performance* individuale del personale dirigenziale e del personale delle Aree, previa assegnazione del punteggio attribuito per i comportamenti organizzativi dimostrati.

3.3 Performance organizzativa complessiva

All'esito del monitoraggio finale, l'Organismo indipendente di valutazione, ai sensi dell'articolo 7, comma 2, lettera a), del decreto legislativo n. 150 del 2009, e successive modificazioni, ha proceduto al calcolo del livello di *performance* conseguito complessivamente da ciascuna struttura, in relazione agli obiettivi contenuti nella Direttiva concernente gli "indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2024" del 9 gennaio 2024, n. 3.

Le seguenti tabelle riportano i risultati degli obiettivi strategici di competenza dei centri di responsabilità amministrativa.

<i>DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE E LE POLITICHE ABITATIVE</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire la tutela della pubblica incolumità e gli attuali standard di fornitura/riserva idrica anche in relazione ai fenomeni alluvionali e siccitosi	100%
2	Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica, anche in attuazione del PNRR e del "Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico"	100%
3	Attuazione tempestiva degli interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana, alla riduzione del disagio abitativo, all'efficientamento energetico degli edifici pubblici e al miglioramento della qualità dell'abitare	100%
4	Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali	95%
5	Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza	100%

L'obiettivo strategico "Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali" si articola nell'obiettivo operativo "Rispettare i tempi di pagamento previsti dalle vigenti disposizioni" che risulta realizzato al 95,00%.

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

- mancati accrediti sui capitoli di spesa da parte di altre strutture del Dicastero o di Amministrazioni terze, spesso per carenza di fondi;
- ritardi specifici da parte dell'Agenzia del Demanio, che prolunga i tempi di pagamento da 15 a 45 giorni;
- variabilità nei tempi di riscrittura in bilancio di somme parenti.

Inoltre, per gli interventi "in convenzione" dove i Provveditorati agiscono come stazioni appaltanti per altre Amministrazioni, si rilevano a volte dei ritardi dovuti al trasferimento delle fatture ai soggetti che hanno la titolarità dei fondi.

Si rileva comunque un sostanziale miglioramento dei tempi medi di pagamento rispetto alle annualità precedenti.

<i>DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030: revisione del codice della strada	100%
2	Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030: orientamento di campagne informative e di comunicazione	100%
3	Completamento dei corridoi europei	100%
4	Revisione del sistema concessorio	100%
5	Revisione della governance portuale	100%
6	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture delle zone retroportuali	100%
7	Misurare ed analizzare gli andamenti dei dati di traffico relativi alla mobilità di persone e merci utili per individuare i fabbisogni infrastrutturali e pianificare lo sviluppo delle reti di trasporto	100%
8	Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana	100%
9	Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale	100%
10	Miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei	100%
11	Rafforzamento ed efficienza della capacità degli uffici periferici della Motorizzazione Civile	100%
12	Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali	100%
13	Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza	100%

<i>DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE E LE RETI DI TRASPORTO</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Migliorare la sicurezza delle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR	100%
2	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sicurezza e l'efficienza	100%
3	Completamento dei corridoi europei	100%
4	Revisione del sistema concessorio	100%
5	Misurare ed analizzare gli andamenti dei dati di traffico relativi alla mobilità di persone e merci utili per individuare i fabbisogni infrastrutturali e pianificare lo sviluppo delle reti di trasporto	100%
6	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci	100%
7	Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali	100%
8	Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza	100%

<i>DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI GENERALI E LA DIGITALIZZAZIONE</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Misurare ed analizzare gli andamenti dei dati di traffico relativi alla mobilità di persone e merci utili per individuare i fabbisogni infrastrutturali e pianificare lo sviluppo delle reti di trasporto	100%
2	Rafforzamento della capacità amministrativa mediante reclutamento e valorizzazione delle risorse umane	100%
3	Digitalizzazione dei processi di competenza del Ministero	100%
4	Digitalizzazione degli appalti	100%
5	Razionalizzazione del contenzioso d'interesse del Ministero	100%
6	Rafforzamento ed efficienza della capacità degli uffici periferici della Motorizzazione Civile	100%
7	Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali	95%
8	Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza	100%

L'obiettivo strategico "Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali" si articola nell'obiettivo operativo "Rispettare i tempi di pagamento previsti dalle vigenti disposizioni" che risulta realizzato al 95,00%.

I motivi di tale scostamento risiedono in ritardi di pagamenti causati principalmente da insufficienza di fondi sui capitoli di spesa che richiedono variazioni compensative, allungando i tempi di pagamento di 10-15 giorni lavorativi. Sui ritardi hanno inoltre influito fattori strutturali, che interessano in particolar modo la Direzione Generale del Personale che provvede ai pagamenti per conto di altre strutture e che può operare solamente a seguito dell'adozione del decreto ministeriale di gestione unificata.

Si rileva comunque un sostanziale miglioramento dei tempi medi di pagamento rispetto alle annualità precedenti.



<i>CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Promuovere la sicurezza, la qualificazione, la progettazione e la realizzazione dei ponti provvisori smontabili e/o riutilizzabili	100%
2	Assicurare modalità uniformi di impiego e qualificazione di travi tralicciate in acciaio conglobate in getto di calcestruzzo	100%
3	Accelerazione dell'iter autorizzativo delle opere pubbliche, con particolare riguardo per quelle ricomprese nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)	100%
4	Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali	100%
5	Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza	100%



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

PERFORMANCE COMPLESSIVA 2024	
<i>Livelli di performance conseguiti dai Centri di responsabilità amministrativa, calcolati attraverso la media semplice dei risultati degli obiettivi strategici</i>	
<i>Centro di responsabilità organizzativa</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative	99%
Dipartimento per i trasporti e la navigazione	100%
Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto	100%
Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione	99,37%
Consiglio superiore dei lavori pubblici	100%
Capitanerie di porto	100%
MINISTERO	99,73%

4. IL PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE

4.1. Procedimento

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

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

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

Il complesso dei vari monitoraggi derivanti dal controllo strategico e dal controllo di gestione costituisce la banca dati della reportistica interna ed esterna. La prima si traduce in documenti di sintesi infrannuali e finali ad uso interno dei vertici dell'amministrazione e dell'OIV, per l'espletamento delle sue funzioni di supporto strategico al vertice politico. La seconda, a livello esterno, consente invece una rendicontazione continua con gli organi di controllo e le altre Amministrazioni dello Stato.

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

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

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

Nel corso del 2024 si è conclusa la riorganizzazione degli uffici del Ministero e degli uffici di diretta collaborazione ai sensi del d.P.C.m. n. 186/2023 e del d.P.C.m. n. 198/2023. Le strutture di secondo

livello di nuova istituzione, i cui compiti sono stati definiti con d.m. n. 151/2024, divenute operative a seguito della nomina dei dirigenti preposti, hanno provveduto alla definizione degli obiettivi secondo quanto previsto dal SMVP.

Si è provveduto al monitoraggio degli indicatori associati agli obiettivi specifici del PIAO 2024-2026, che trovano corrispondenza anche negli altri documenti programmatici (Nota integrativa al Bilancio di previsione, Direttiva generale per l'azione amministrativa e per la gestione 2024).

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

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

- MIT.
- Conto nazionale infrastrutture e trasporti – ISTAT.
- Nota integrativa al rendiconto generale dello stato per l'anno 2024.
- Banca dati SCORPIUS (sistema informativo del controllo di gestione del Comando Generale delle Capitanerie di porto)
- Banca dati IMRCC (*Italian Maritime Rescue Coordination Centre*).

4.2 Aggiornamenti del Sistema di misurazione e valutazione

Il "Sistema di misurazione e valutazione della *performance*" del Ministero è stato approvato con decreto ministeriale 10 settembre 2010, n. 274/5.1/OIV, e successivamente aggiornato con:

- decreto ministeriale 8 novembre 2013, n. 402;
- decreto ministeriale 31 gennaio 2019, n. 21;
- decreto ministeriale 7 agosto 2020, n. 334.

Nel corso del 2022, l'amministrazione ha messo a punto un'ulteriore modifica del Sistema, approvata con decreto ministeriale 7 ottobre 2022, n. 320, modificando, in particolare:

- il Manuale operativo per il sistema di valutazione dei dirigenti apicali;
- il Manuale operativo per il sistema di valutazione dei dirigenti.

Questi ultimi aggiornamenti hanno riguardato essenzialmente:

- l'introduzione di un'ulteriore categoria di comportamenti organizzativi e la rimodulazione dei descrittori associati alle valutazioni dei dirigenti;
- l'eliminazione della fase relativa all'autovalutazione dei comportamenti organizzativi per i dirigenti apicali;
- la revisione della formula utilizzata per il calcolo del punteggio relativo alla capacità di valutazione dei propri collaboratori.