

Tav. 5

## ex MINISTERO DEI TRASPORTI

## SPESA PER MISSIONI, PROGRAMMI E PRIORITA' POLITICHE

(in migliaia euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti				Impegni (a)		Spese di Cassa		R. umane n. add.	Grado informatizzazione (h)		
			2007	2008	2009	2010	2007	2008	2007	2008		A	B	C
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7. Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	3 - Sicurezza nei trasporti	661.809	666.000	653.610	659.502	648.855	665.504	637.441	641.334	11.513	11.513		X
Totale			661.809	666.000	653.610	659.502	648.854	665.504	637.441	641.334	11.513	11.513		
17. Ricerca e innovazione	17.6 Ricerca nel settore dei trasporti		14.490	31.681	16.801	13.186	16.693	17.718	21.830	17.670				X
Totale			14.490	31.681	16.801	13.186	16.693	17.718	21.830	17.670				
32. Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	32.1 Indirizzo politico			3.231	15.572	16.182				1.515		104		X
	32.3. Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza			67.004	89.318	88.857				24.274		523		X
Totale			-	70.235	104.890	105.039	-	-	-	25.789	1.671	627		
33. Fondi da ripartire	33.1 Fondi da assegnare			80.132	78.624	86.180				-				
Totale				80.132	78.624	86.180				-				

- (a) impegni totali comprensivi degli impegni effettivi e degli impegni assunti sui residui.
- (b) i dati riportati, relativi alla missione 13, non comprendono quelli relativi al programma 8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto" di competenza del MEF, che per l'anno 2008 presenta stanziamenti per 8.896.945 migliaia di euro?, impegni totali per 8.194.195 migliaia di euro? e spese di cassa per 7.190.782 migliaia di euro?, mentre per l'anno 2007 presenta stanziamenti per 9.092.796 migliaia di euro?, impegni totali per 8.367.638 migliaia di euro? e spese di cassa per 10.974.204 migliaia di euro?
- c) Nel Bilancio 2009 e pluriennale 2009-2011 il programma, pur avendo conservato la medesima denominazione del 2008, risulta ampliato, essendo state aggiunte tra le attività in esso ricomprese anche quelle relative al programma triennale delle opere portuali.
- (d) Nel Bilancio 2009 e pluriennale 2009-2011, il programma è variato in "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne", essendo state aggiunte tra le attività in esso ricomprese anche quelle relative allo sviluppo della navigazione per vie d'acqua interne.
- e) Nel bilancio 2009 e pluriennale 2009-2011, il programma "Indirizzo politico" risulta unico per i due rami del Ministero accorpato ed il relativo stanziamento di competenza risulta ammontare, per il 2009, in 15.572 migliaia di euro e, per il 2010, in 16.182 migliaia di euro.
- f) Nel bilancio 2009 e pluriennale 2009-2011, il programma "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza" risulta unico per i due rami del Ministero accorpato ed il relativo stanziamento di competenza risulta ammontare, per il 2009, in 89.318 migliaia di euro e, per il 2010, in 88.857 migliaia di euro.
- g) Nel bilancio 2009 e pluriennale 2009-2011, il programma "Fondi da assegnare" risulta unico per i due rami del Ministero accorpato ed il relativo stanziamento di competenza risulta ammontare, per il 2009, in 78.624 migliaia di euro e, per il 2010, in 86.180 migliaia di euro.
- h) A: basso B: medio C:alto. Il grado di informatizzazione è correlato alle risorse finanziarie dedicate ed all'impatto dei sistemi informativi verso l'utenza esterna ed interna.
- i) Nell'anno 2007 la struttura organizzativa del bilancio non era ancora ordinata per "Missioni e programmi" ma per "Missioni istituzionali". Pur nella considerazione di una dubbia confrontabilità dei dati 2007 rispetto all'anno 2008, si è ricostruito il numero degli addetti 2007, di cui viene fornito il numero complessivo solo per Missione, assimilando i vecchi ai nuovi programmi.

1.62v.6

## INDICATORI DELLE RISORSE E DEI RISULTATI PER PRIORITA' POLITICHE

Priorità Politiche	Spese cassa (1)	R.U. Num add. (2)	Indicatori dei risultati fisici (3)												Indicatore ponderato	
			A				B				C					
			cons	val prog		cons	cons	val prog		cons	cons	val prog		cons		
			t	t	t-1	t+1	t+2	t-1	t	t+1	t+2	t-1	t	t+1	t+2	t
SICUREZZA NEI TRASPORTI				1	0,99		1,36		1			1		1		1

A - sicurezza e il controllo nei mari nei porti e sulle coste

B - gestione della sicurezza e della mobilità stradale

C - sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario

### La misurazione dei risultati

Nelle Linee guida menzionate nella premessa del rapporto di performance, il Comitato tecnico-scientifico per il controllo strategico nelle amministrazioni dello Stato, richiede l' individuazione di indicatori per la misurazione dei risultati conseguiti nell'anno 2008 in rapporto a quelli programmati.

Per la scelta di indicatori significativi per l'attività svolta per ciascuna priorità politica è stato necessario rileggere le note preliminari alla legge di bilancio 2008 che costituiscono lo strumento attraverso il quale il Ministero programma gli interventi e le risorse necessarie all'espletamento delle proprie attività in coerenza con il programma di governo e con le priorità politiche in esso annunciate. Per valutare il grado di raggiungimento degli obiettivi, a quest'ultimi sono associati indicatori di misurazione dei risultati.

Per poter fornire dei dati per ciascuna priorità politica è necessario individuare le dimensioni rilevanti e fornire delle misure quantitative con un set di indicatori elementari che ne rappresentano aspetti diversi.

In particolare abbiamo considerato la priorità politica “sicurezza nei trasporti” che viene declinata in 5 obiettivi strategici nella Direttiva del Ministro per l'anno 2008.

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVI STRATEGICI
<b>Sicurezza nei trasporti</b>	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
		13.1. 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
	13. Diritto alla mobilità		

Nelle note preliminari allo stato di previsione 2008 è possibile individuare gli obiettivi, le risorse e gli indicatori di misurazione dei risultati per la realizzazione degli obiettivi strategici fissati e lo svolgimento degli altri compiti istituzionali relativi alla priorità politica “Sicurezza nei trasporti”.

Di seguito vengono riportati gli indicatori rilevati sia nelle note preliminari a preventivo che nel consuntivo 2008.

In particolare per ciò che riguarda la **sicurezza e il controllo nei mari nei porti e sulle coste** sono stati rilevati i seguenti indicatori di risultato:

<b>Descrizione indicatore</b>	<b>Tipo indicatore</b>	<b>Valore obiettivo dell'indicatore nel 2008 PREVENTIVO</b>	<b>Valore dell'obiettivo CONSUNTIVO</b>
controlli/verifiche effettuati a bordo e ai documenti di bordo del naviglio nazionale	indicatore di risultato	40.000	70.719
controlli/verifiche effettuati a bordo del 25% delle navi straniere arrivate e soggette a P.S.C. anche ai fini della security	indicatore di risultato	25%	29%
controlli/verifiche effettuati alle port facilities ai fini della security	indicatore di risultato	25.000	41.724
avviamento operativo di tutti i siti V.T.S. consegnati e favorevolmente collaudati	indicatore di risultato	100%	100%
personale militare qualificato nel settore mediante specifici corsi di formazione	indicatore di risultato	100	100
giorni di disponibilità operativa, nell'anno, delle unità navali, dei velivoli e dei mezzi terrestri in dotazione al Corpo	indicatore di risultato	284	295
esercitazioni addestrative effettuate dagli equipaggi	indicatore di risultato	10.000	14.244
interventi di prevenzione e contrasto eseguiti per emergenza immigrazione clandestina	indicatore di risultato	18.000	22.019
ispezioni demaniali eseguite contro l'abusivismo e per il rispetto delle clausole concessorie	indicatore di risultato	160.000	228.907
controlli effettuati sulla navigazione da diporto	indicatore di risultato	140.000	198.015
interventi sulle spiagge e lungo le coste compiuti a tutela dei bagnanti	indicatore di risultato	110.000	164.314
ispezioni eseguite in mare e a terra per la lotta all'inquinamento marino	indicatore di risultato	170.000	252.830
interventi di controllo (missioni) in mare per la tutela delle aree marine protette e dei beni archeologici sommersi	indicatore di risultato	12.500	17.220
interventi di vigilanza e controllo eseguiti sulla filiera di pesca	indicatore di risultato	160.000	253.132

Per ciò che riguarda **gestione della sicurezza e della mobilità stradale** sono stati rilevati i seguenti indicatori:

<b>Descrizione indicatore</b>	<b>Tipo indicatore</b>	<b>Valore obiettivo dell'indicatore nel 2008 PREVENTIVO</b>	<b>Valore dell'obiettivo CONSUNTIVO</b>
Campagne di comunicazione	Indicatore qualitativo binario	SI	SI
Numero uscite su strada effettuate per controlli/Numero uscite programmate	Indicatore di risultato	1	1
Controlli autoscuole che erogano corsi per recupero punti programmati/controlli effettuati	indicatore di risultato	1	1
Controlli presso le autoscuole dotate di aule informatizzate programmati/controlli effettuati	indicatore di risultato	1	1
Controlli presso le officine autorizzate ad effettuare le revisioni sui veicoli programmati/controlli effettuati	indicatore di risultato	1	1

Per ciò che riguarda **sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario** sono stati rilevati i seguenti indicatori:

<b>Descrizione indicatore</b>	<b>Tipo indicatore</b>	<b>Valore obiettivo dell'indicatore nel 2008 PREVENTIVO</b>	<b>Valore dell'obiettivo CONSUNTIVO</b>
N. pratiche istruite / N. pratiche da istruire nel periodo	indicatore di risultato	1	1
Predisposizione provvedimenti per attivazione Agenzia Nazionale sicurezza ferrovie	Indicatore di natura qualitativa binario	SI	SI
Impegni da effettuare/impegni	Indicatore di	1	0 per

effettuati	realizzazione finanziaria		azzeramento fondi
Individuazione del perimetro e delle caratteristiche del “servizio universale”	Indicatore di natura qualitativa binario	SI	SI

Il tema della sicurezza nei trasporti è un fenomeno complesso, caratterizzato da aspetti che vanno da quelli di natura socio-demografica quelli culturali ed economici. Gli indicatori selezionati consentono di valutare le strategie messe in atto dal nostro Ministero quale azione di prevenzione all’incidentalità e azioni che intervengono sulle condizioni di contesto, rimuovendo o sanando quelle situazioni che accentuano l’insicurezza, incorporando quindi aspetti sia legati alla domanda dei cittadini che all’offerta di sicurezza da parte delle istituzioni.

E’ immediatamente visibile nella tabella l’eterogeneità dei dati rilevati e della necessità di dover lavorare per individuare indicatori più rilevanti in termini di quantità di servizi erogati (indicatori di output/risultato). Gli indicatori di risultato come si legge nella Direttiva 25/02/2009 del Presidente del Consiglio dei Ministri, sono indicatori che **“consentono di valutare il grado di raggiungimento dell’obiettivo fisico che l’azione si propone di conseguire”** e servono a quantificare gli obiettivi strategici. Considerati quindi i tre settori sopraindicati abbiamo effettuato una scelta degli indicatori e sintesi di tutti gli indicatori proposti nella note preliminari individuando tre indici sintetici per

#### A - sicurezza e il controllo nei mari nei porti e sulle coste

#### B - gestione della sicurezza e della mobilità stradale

#### C - sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario

Ciascun indice sintetico è dato dalla media semplice degli indicatori elementari che lo compongono, eventualmente cambiati di segno a seconda che rappresentino un contributo positivo o negativo e riscalati in scala da 0-1<sup>1</sup>.

Per il primo indice A sono stati considerati tutti gli indicatori rilevati, dove abbiamo anche i dati per il 2009 (l’anno 2008 è stato scelto come anno base). Per il secondo indice B, sono stati considerati solamente i tre indicatori

- Controlli autoscuole che erogano corsi per recupero punti programmati/controlli effettuati
- Controlli presso le autoscuole dotate di aule informatizzate programmati/controlli effettuati
- Controlli presso le officine autorizzate ad effettuare le revisioni sui veicoli programmati/controlli effettuati

<sup>1</sup> Tale metodologia è la stessa utilizzata per la costruzione degli indicatori del progetto “Misura PA” del Ministero della pubblica amministrazione e l’innovazione - <http://www.misurapa.it>

Il problema da affrontare nell’aggregazione delle variabili è legato alla necessità di normalizzare i dati che devono essere aggregati nella costruzione dell’indicatore sintetico. Ciò deriva dal fatto che gli indicatori elementari spesso sono espressi con unità di misura differenti: prima di procedere all’aggregazione è importante che essi siano espressi attraverso misurazioni confrontabili tra loro. In caso di mancanza di confrontabilità è necessario procedere alla trasformazione dei valori. È importante sottolineare che il valore più basso (lo 0) come quello più alto (1) non sono dei valori assoluti, ma delle misure che permettono di esprimere il posizionamento relativo nel contesto specifico. Infatti questo metodo permette di effettuare dei confronti fra posizioni relative che variano tutte nello stesso range (0-1). L’indice sarà quindi in scala 0-1, dove lo “0” e “1” non sono valori assoluti ma relativi (1 equivale al valore più alto tra quelli risultanti, e 0 al valore più basso).

rilevati anche per le note preliminari alla legge di bilancio 2009, mentre per il terzo indice C, abbiamo considerato solamente l'indicatore binario relativo alla predisposizione provvedimenti per attivazione Agenzia Nazionale sicurezza ferrovie.

Questo metodo consente il confronto tra i tre indici così costruiti, ma non disponendo sempre dei dati degli anni precedenti non è possibile effettuare un'analisi dell'andamento nel tempo degli indicatori stessi.

Questo lavoro ha valore come utile esercizio per poter conoscere le difficoltà della misurazione dei risultati soprattutto in termini metodologici, sia nella fase della scelta iniziale degli indicatori con cui misurare che in fase di rilevazione degli stessi.