

sia il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – Azioni prioritarie, sia il Primo Programma annuale di attuazione. Tale delibera ha tenuto conto delle disposizioni della citata legge n. 488/1999 che, tra l'altro, ha recato limiti d'impegno per l'attuazione dei programmi annuali e, contestualmente, ha assegnato le risorse dedicate al raggiungimento degli obiettivi indicati in via generale dal Piano ed, in concreto, individuati dal Primo Programma per l'anno 2001 e dal Secondo Programma per l'anno 2002.

I successivi Programmi di attuazione - Terzo, Quarto e Quinto - hanno attinto alle risorse finanziarie di cui alla legge n. 296/2006, che ha assegnato per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 53 milioni di euro. Per quanto concerne, poi, la sola annualità 2009, i fondi inizialmente assegnati sono stati ridotti a 35 milioni di euro, a causa delle mutate norme di contabilità vigenti al momento dell'approvazione della legge di bilancio per l'esercizio finanziario 2009.

Di seguito si riferisce, in sintesi, sullo stato dei cinque Programmi di attuazione del PNSS, in quanto, durante l'esercizio finanziario 2009, sono state ultimate le procedure di competenza del Ministero in relazione alle assegnazioni di competenza.

PRIMO e SECONDO PROGRAMMA: l'assegnazione inizialmente prevista ammonta a 12.911.422,00 euro per il Primo Programma che, in relazione ai limiti di impegno, svilupperà nel corso del quindicennio interessato, un importo complessivo di circa 129.114.000,00 di euro e di 20.658.27,00 euro per il Secondo che, parimenti, svilupperà un importo complessivo di circa 200.000.000,00 di euro.

Trattasi di cofinanziamento di interventi finalizzato all'accensione di mutui da parte delle Province e dei Comuni. La ripartizione di detti cofinanziamenti è stata effettuata sulla base di criteri premiali attraverso una procedura competitiva gestita dalle Regioni e, poiché la definizione del Secondo Programma è avvenuta contestualmente all'avvio del Primo, i contenuti sono sostanzialmente simili, salvo l'introduzione, nel Secondo, di un bando particolare finalizzato alla predisposizione di interventi strategici.

Le somme sono state, quindi, ripartite tra i detti enti locali e successivamente impegnate prima nel corso dell'esercizio finanziario 2002 e poi di quello 2003.

Al riguardo si precisa che il Primo ed il Secondo Programma, finanziati, come detto, attraverso l'accensione di mutui da parte degli enti locali attuatori, hanno sofferto dell'applicazione dell'art. 1 commi 511 e 512 della legge finanziaria 2007, che ha introdotto nuove norme in materia di mutui a carico dello Stato.

In particolare, detta normativa ha disposto che, ai fini dell'utilizzo dei contributi pluriennali stanziati per operazioni di mutuo, si dovesse adottare un decreto autorizzativo del Ministro competente, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previa verifica dell'assenza di effetti peggiorativi sul fabbisogno e sull'indebitamento netto rispetto a quello previsto a legislazione vigente.

Questa Amministrazione ha provveduto alla predisposizione del decreto necessario all'utilizzo dei contributi da erogarsi a favore dei soggetti beneficiari individuati dalle Regioni per l'attuazione dei due suindicati Programmi, ma tale decreto non è stato, a suo tempo, sottoscritto dal MEF, in quanto avrebbe comportato effetti peggiorativi sul fabbisogno e sull'indebitamento netto. Solo nel luglio 2008, il MEF ha ritenuto possibile autorizzare l'utilizzo delle relative risorse a titolo, però, di contributi diretti pluriennali per la sola parte capitale e senza ricorso al mercato finanziario, previa emanazione di appositi decreti interministeriali.

Durante l'esercizio 2009, tali decreti sono stati firmati dai Ministeri coinvolti nel procedimento ed approvati dai competenti organi di controllo. Ciò consentirà di riattivare le

procedure necessarie all'erogazione dei fondi a livello territoriale, previa verifica, da parte della competente struttura di questo Ministero della regolarità amministrativo-contabile dei progetti approvati.

Le nuove modalità autorizzate dal MEF, pur costituendo l'unica modalità possibile per salvaguardare l'attuazione dei programmi approvati, non consentiranno tuttavia agli enti attuatori di avere la disponibilità immediata del capitale necessario alla realizzazione degli interventi, contrariamente a quanto sarebbe accaduto attraverso l'accensione dei mutui. Infatti, la disponibilità piena dei fondi, con tali nuove modalità di utilizzo, sarà conseguita solo in un arco temporale pari alla durata dei limiti di impegno.

TERZO, QUARTO E QUINTO PROGRAMMA: hanno beneficiato, rispetto al Primo e Secondo Programma, di una procedura di attribuzione delle risorse economiche, di cui alla citata legge n. 296/2006, più snella per quanto concerne le modalità di erogazione, in quanto le stesse vengono erogate direttamente dallo Stato alle Regioni/Province autonome, secondo modalità concordate in sede di Conferenza Unificata e nel rispetto delle Convenzioni successivamente sottoscritte dalle parti (Ministero/Regione – Provincia autonoma). In particolare, la situazione dei Programmi da ultimo citati è la seguente:

TERZO PROGRAMMA, relativo all'annualità 2007, con risorse pari a 53.000.000,00 di euro: sono stati ripartiti ed impegnati i fondi a livello locale e sottoscritte le relative convenzioni con tutti gli enti territoriali coinvolti nel corso del 2009. Tali convenzioni sono state oggetto di controllo positivo da parte della Corte dei Conti che ne ha confermato la regolarità. Attualmente si è in attesa di conoscere le procedure attivate dagli enti territoriali e di visionare i progetti individuati per poter procedere all'erogazione dei finanziamenti.

QUARTO PROGRAMMA, relativo all'annualità 2008, con risorse pari a 53.000.000,00 di euro: pur essendo stati impegnati i fondi, previa ripartizione condivisa degli stessi, nel 2008 non è stato possibile effettuare alcun pagamento perché gli enti territoriali non hanno proceduto alla stipula della convenzione.

QUINTO PROGRAMMA, relativo all'annualità 2009, con risorse pari a 35.000.000,00, di cui euro: 3.650.000,00 euro sono stati destinati per l'attivazione e la gestione delle procedure inerenti gli atti di gara relativi all'appalto del servizio di monitoraggio ed assistenza tecnica ed amministrativa per l'attuazione del PNSS e gli altri ripartiti a livello locale.

Di tali fondi sono stati impegnati € 31.359.000,00, di cui euro 9.921,20 destinati agli atti prodromici per l'espletamento della citata gara ed il resto è stato assegnato a livello periferico, previa valutazione del tavolo di coordinamento con le Regioni e le Province autonome.

A causa del ritardo accumulato dalle Regioni e Province, da attribuirsi in via principale all'impatto con le nuove elezioni amministrative e, successivamente, all'individuazione da parte degli enti territoriali dell'organo deputato alla firma delle convenzioni in parola, si è verificato, di fatto, lo slittamento dell'avvio delle procedure per l'attivazione degli interventi.

Pertanto, si è ritenuto opportuno, dopo l'approvazione dei decreti di impegno per l'esercizio 2008 e 2009 da parte dei competenti organi di controllo, predisporre una convenzione unica per il Quarto e Quinto Programma di attuazione per consentire una riduzione della tempistica e poter erogare somme maggiori in minor tempo.

Con la stesura del Quarto e Quinto Programma e l'integrale ripartizione ed assegnazione delle ultime risorse individuate dalla legge finanziaria 2007, sono finite le attribuzioni di risorse economiche per l'attuazione del Piano della Sicurezza stradale e dei relativi 5 Programmi.

Al fine, poi, di dare un quadro esaustivo delle risorse sinora assegnate al Piano, si rende indispensabile comparare le risorse in relazione a quanto previsto in termini di budget dal Piano stesso. Nel complesso, lo scenario economico del Piano, per il periodo compreso tra il 2001 e il 2009, prevedeva, per incentivi dedicati a orientare l'azione regionale e locale a favore della sicurezza stradale, una dotazione finanziaria a carico della finanza centrale pari a 3.280 milioni di euro, mentre ne sono stati stanziati solo 512, pari al 15,6 % del totale.

La percentuale individuata illustra, di fatto, l'eccessivo divario tra quanto richiesto e quanto effettivamente erogato, nonché la grave insufficienza delle risorse economiche sino ad ora effettivamente messe a disposizione per l'attuazione del PNSS.

Nell'ottica della "Responsabilità condivisa del fare sicurezza stradale", la mancata assegnazione di fondi al governo nazionale determina, di fatto, la mancata collaborazione e partecipazione con i diversi livelli di governo territoriali (regionale, provinciale e comunale) e l'impossibilità, per lo stesso governo centrale, di assolvere il proprio ruolo istituzionale di coordinamento e controllo in materia sicurezza stradale.

Appare, pertanto, evidente la necessità di riattivare con urgenza le procedure atte a riallineare la dotazione finanziaria inizialmente prevista dal Piano con le attuali scarse risorse disponibili, anche in previsione del sistema di monitoraggio che prenderà l'avvio a partire dal 2010.

Sono, infatti, in via di definizione gli atti della gara relativi al servizio di monitoraggio ed assistenza tecnica ed amministrativa per l'attuazione del PNSS, che consentirà di calibrare i successivi Programmi attuativi e di predisporre l'aggiornamento del Piano medesimo e che rappresenterà uno dei più significativi strumenti per effettuare una prima valutazione di efficacia di tutti gli interventi sinora predisposti.

Si aggiunge, poi, che in occasione della presentazione al Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro della Quarta Relazione al Parlamento sulla Sicurezza Stradale per il relativo parere, il CNEL, dopo aver espletato un'accurata istruttoria e aver affrontato in chiave critica i problemi irrisolti, annovera tra le proposte la previsione del completo finanziamento del PNSS, segnalando, tra l'altro, che lo stesso Piano, privo di stanziamenti per il triennio 2004 – 2006, presenta un bilancio fortemente in rosso che colloca l'Italia al di sotto della media dei Paesi europei, costituendo un grave handicap per il proseguimento dell'azione di miglioramento dello stato di sicurezza stradale nazionale.

Lo stesso CNEL, infine, ribadisce l'opportunità che, recependo la Relazione, il Parlamento si adoperi per il reperimento delle risorse necessarie per l'attuazione del medesimo Piano.

Azioni di comunicazione ed educazione sulla sicurezza stradale

A seguito dell'applicazione delle disposizioni vigenti in materia di contabilità, in sede di previsione di bilancio 2009, i fondi destinati a tali azioni sono stati ridotti rispetto allo stanziamento originariamente previsto.

Tale riduzione ha avuto ripercussioni negative sul proseguimento delle medesime azioni tese a diffondere e rafforzare nei cittadini i valori della sicurezza stradale.

Le principali iniziative intraprese nel corso dell'anno di riferimento possono così sintetizzarsi:

- avvio della campagna di comunicazione "Sulla buona strada", che ha il suo punto di forza nella chiamata a raccolta di tutti i soggetti, pubblici e privati, che operano nel settore della sicurezza stradale. Il principio di base della campagna, che è in realtà un grande contenitore unico nel quale confluiscono iniziative varie, è che le problematiche della sicurezza stradale vanno affrontate

attraverso un impegno congiunto di tutte le rappresentanze del Paese: Governo centrale, amministrazioni locali, imprese, partiti sociali, organizzazioni della società civile, media, scuola, famiglie, fino ad arrivare ad ogni singolo cittadino. In questa ottica, le citate componenti della società civile sono state chiamate a fornire il proprio apporto e molte di esse hanno risposto assicurando varie forme di collaborazione. Si rammenta, a titolo esemplificativo, la collaborazione di noti personaggi del mondo dello sport e dello spettacolo, che hanno accettato di prestare gratuitamente la propria immagine e i propri messaggi a favore dei valori della sicurezza sulla carta stampata, negli spot video e radiofonici e sui manifesti affissi sulle principali strade e autostrade. Nell'ambito di detta campagna si inseriscono anche i tre protocolli che sono stati formalizzati nel corso del 2009: uno con Poste, per individuare soluzioni adeguate e innovative nei settori della comunicazione, formazione e informazione, per diffondere la cultura della sicurezza stradale sia tra i dipendenti che tra i clienti e ridurre l'incidentalità stradale e gli infortuni sul lavoro, in particolare quelli dovuti alla mobilità casa-lavoro dei dipendenti; uno con ACI/BMW/Centro Internazionale Guida Sicura/FMI, per l'avvio di una sperimentazione accompagnata dalla condivisione di metodologie standard nei corsi di Guida Sicura avanzata ed uno con ANIA per iniziative congiunte nei settori della comunicazione, dell'informazione, e della prevenzione dei comportamenti a rischio;

- realizzazione, in collaborazione con la Polizia stradale e l'Arma dei Carabinieri, di un dépliant distribuito in occasione dell'esodo estivo 2009 su tutta la rete stradale e autostradale, nonché in tutte le stazioni dei carabinieri, contenente le principali regole di condotta sulla strada, le informazioni e i numeri utili e il prospetto con le previsioni di traffico nel periodo estivo;
- partecipazione a importanti occasioni di incontro e di contatto con un pubblico allargato, quale, ad esempio, il Meeting di Rimini per l'amicizia tra i popoli (23-29 agosto 2009) e la mostra "La strada che parte da Roma" presso la Biblioteca Nazionale Centrale della stessa città, inaugurata nel 2008 in occasione della giornata europea della sicurezza stradale e proseguita fino ad aprile 2009;
- sensibilizzazione degli studenti sulle problematiche della sicurezza stradale attraverso incontri presso gli istituti scolastici tenuti da dipendenti delle articolazioni periferiche del Ministero; si stima che nel corso dell'anno in esame siano stati contattati non meno di 150.000 alunni .
- la realizzazione di eventi su tutto il territorio nazionale, che hanno coinvolto una vasta platea di utenti, ma soprattutto i giovani, sia nelle sedi della Motorizzazione sia in altre sedi appositamente scelte per ottenere la massima risonanza possibile. Si rammenta, tra tutti, il tour "CAMPIONI IN SICUREZZA", svoltosi dal 12 ottobre al 13 novembre 2009, in collaborazione con la FMI e consistente nella realizzazione, presso le sedi della Motorizzazione di dieci città italiane, di due giornate di formazione teorica e pratica per la guida di ciclomotori. Detto tour ha coinvolto circa 2500 ragazzi in età utile per conseguire il "patentino" ed il grande successo ottenuto ne fa prevedere a breve una prossima seconda edizione.
- riproduzione di materiale destinato alla diffusione, sia nel corso di manifestazioni varie, sia su richiesta delle scuole: diversi manuali per l'educazione stradale, mirati a specifiche fasce di età (come "PIEDINI E PEDONI" per la scuola primaria e "UNA STRADA DAVANTI" per i ragazzi della scuola media, che hanno seguito il più antico "STRADA AMICA" per le elementari, il cd-rom "UNA STRADA SICURA" adatto agli alunni delle elementari, nonché strumenti innovativi quali il DVD "10 corti per la sicurezza stradale", ideati e realizzati dal Ministero).

Azioni di informazione e servizi di infomobilità

Particolare rilevanza ai fini della sicurezza della circolazione stradale assume l'erogazione di tempestivi servizi di informazione sul traffico e la viabilità direttamente fruibili dagli utenti della strada. A tal fine opera il Centro di Coordinamento delle informazioni sul traffico, la viabilità e sulla Sicurezza Stradale (CCISS), sotto la responsabilità del Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno e avvalendosi della collaborazione di Polizia Stradale, Arma dei Carabinieri, ACI, ANAS, AISCAT, Autostrade per l'Italia e RAI.

L'esigenza, evidenziatasi da tempo, di rinnovare l'assetto organizzativo e tecnologico dei servizi di infomobilità del CCISS, al fine di garantire maggiore tempestività ed efficacia nella diffusione delle informazioni, con conseguenti benefici per la sicurezza e la regolarità della circolazione stradale, che aveva indotto l'Amministrazione, già a partire dal 2005, a porre in essere una serie di iniziative volte, da un lato, al completo rinnovo delle apparecchiature e dei sistemi informatici, e, dall'altro, al trasferimento della Centrale operativa in nuovi locali appositamente attrezzati è stata pienamente soddisfatta ad aprile del 2009, mese in cui è stata completata la migrazione del CCISS sulla nuova piattaforma informatica, con ottimi risultati in termini di maggiore efficienza del servizio. Si sono, infatti, notevolmente incrementati i volumi di afflusso delle notizie, con la conseguenza di aver potuto redigere, oltre al bollettino nazionale, anche bollettini macroregionali, maggiormente mirati all'utenza locale.

Regolazione in materia di veicoli e conducenti e relativi servizi all'utenza

L'Amministrazione svolge rilevanti attività per garantire la sicurezza dei veicoli e dei conducenti. I relativi servizi, appresso specificati, sono resi ad una utenza indifferenziata che va dai 12.000.000 a 15.000.000 di utenti/anno.

In particolare, per la sicurezza dei veicoli, l'Amministrazione assicura:

- la predisposizione della normativa in materia di costruzione e circolazione dei veicoli e del rilascio degli atti di omologazione dei medesimi nelle varie categorie: motoveicoli, autoveicoli, ciclomotori, macchine agricole ed operatrici e veicoli per il trasporto di merci pericolose;
- l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione dei predetti veicoli e alla loro omologazione;
- la verifica del processo produttivo delle Ditte costruttrici per le quali sono previste specifiche procedure di accreditamento, ai fini della conformità del prodotto al tipo omologato;
- i controlli sulle officine di revisione veicoli.

I servizi all'utenza nel settore sono svolti attraverso i 115 uffici periferici dislocati sull'intero territorio nazionale ed il Centro elaborazione dati della Motorizzazione sito a Roma. Detti Uffici si occupano di immatricolazioni, revisioni, omologazioni dei veicoli e dispositivi, omologazione di recipienti in pressione e dei recipienti per il trasporto di merci pericolose e di controlli sui veicoli che trasportano derrate deperibili.

Nel corso del 2009 sono state, tra le altre, effettuate le seguenti operazioni:

- n. 3.080.100 immatricolazioni e reimmatricolazioni;
- n. 5.423.306 tagliandi per l'aggiornamento del passaggio di proprietà e per l'aggiornamento della residenza sulle carte di circolazione;
- n. 607.993 duplicati carte di circolazione;
- n. 232.013 certificati di circolazione ciclomotori;
- n. 1.242.142 revisioni dei veicoli;
- n. 5.782 procedimenti per l'omologazione di veicoli di categoria L, M, N e O;
- n. 1.205 procedimenti per l'omologazione di dispositivi ed entità tecniche;
- n. 3.235 procedimenti per l'omologazione di sistema (omologazioni parziali CE/ECE);
- n. 6.349 approvazioni dei veicoli in unico esemplare;
- n. 2.103 prove ATP su veicoli in circolazione;
- n. 1.920 omologazioni, verifiche primitive e periodiche sugli etilometri.

Per i conducenti, l'azione dell'Amministrazione è rivolta fondamentalmente alla definizione delle regole per conseguire e mantenere l'abilitazione alla conduzione dei veicoli.

I servizi all'utenza erogati dai predetti Uffici riguardano soprattutto il rilascio:

- delle patenti di guida a seguito di esame;
- dei certificati di idoneità alla guida dei ciclomotori;
- delle patenti nautiche e delle carte di qualificazione del conducente.

A titolo esemplificativo, si riporta il numero di alcune delle operazioni fornite, nel corso del 2009, dai medesimi Uffici, relativamente ai conducenti:

- n. 1.021.698 patenti rilasciate per esame;
- n. 428.669 duplicati di patente;
- n. 147.591 patenti convertite e riclassificate;
- n. 54.878 certificati di abilitazione professionale;
- n. 242.442 certificati di idoneità per la guida dei ciclomotori;
- n. 16.836 certificati di formazione professionale;
- n. 401.453 carte di qualificazione del conducente.

Peraltro, si segnala che, a partire da maggio 2009, l'Amministrazione ha esteso a tutto il territorio nazionale un sistema informativo per la gestione degli esami di teoria per il conseguimento della patente di guida ("Quiz patenti informatizzato"). Da tale mese, gli esami di teoria per il conseguimento della patente A e/o B si svolgono esclusivamente nelle aule informatizzate degli uffici della motorizzazione civile e non più presso le autoscuole.

Tale strumento si inserisce nell'ambito degli obiettivi governativi volti alla semplificazione delle procedure amministrative, a privilegiare i requisiti di sicurezza, trasparenza e qualità dell'esame, nonché quelli di efficacia ai fini della sicurezza della circolazione stradale.

Il test viene elaborato in sede centrale e distribuito in modo casuale ai candidati (riservatezza dei questionari), la correzione avviene in maniera automatica, senza possibilità di errore o di interferenza nel processo (correttezza dell'esecuzione delle prove), il verbale d'esame viene firmato digitalmente ed inviato direttamente al Centro Elaborazione Dati di Roma (non modificabilità dei documenti prodotti nelle fasi del processo).

L'introduzione del "Quiz patenti informatizzato", eliminando la prova orale prevista per i candidati non scolarizzati (italiani o stranieri), ha offerto a quest'ultimi la possibilità di avere la traduzione dei quiz e, a giustificata richiesta, anche il supporto audio, in sette lingue straniere: inglese, francese, tedesco, spagnolo, russo, cinese ed arabo. Ciò ha consentito, oltre ad un aumento dell'oggettività e trasparenza della valutazione della prova, anche un notevole aumento di candidati esaminati nell'unità di tempo e, quindi, un risparmio in termini di risorse umane impiegate dall'Amministrazione.

Si segnala, inoltre, che recentemente anche coloro i quali sono incorsi nella perdita totale dei punti della patente di guida devono rifare l'esame di teoria utilizzando il "Quiz patenti informatizzato".

Una particolare rilevanza, ai fini dei servizi sopracitati sia relativi ai veicoli che ai conducenti, riveste l'attività svolta del Centro Elaborazione Dati della Motorizzazione che gestisce l'Archivio Nazionale dei Veicoli e l'Anagrafe Nazionale degli Abilitati alla guida, unendo informaticamente tutti gli uffici dislocati sul territorio nazionale, che si collegano quotidianamente alla banca dati da esso gestita per lo svolgimento di vari procedimenti istituzionali, nonché per la stampa e l'emissione, in misura prevalente, delle patenti e delle carte di circolazione.

Inoltre, il C.E.D. Motorizzazione, operativo h/24, assicura all'utenza, pubblica e privata, il collegamento alla predetta banca dati, indispensabile all'espletamento dei procedimenti e delle operazioni di competenza; garantisce in tempo reale l'accesso agli archivi da parte degli organi preposti alla sicurezza (Carabinieri, Polizia di Stato, Questure, Prefetture, ecc); assicura lo svolgimento delle operazioni di revisione dei veicoli; consente agli sportelli telematici il rilascio, su tutto il territorio nazionale, dei documenti di circolazione e dei certificati di proprietà dei veicoli.

Gli archivi centralizzati sono aggiornati in tempo reale da oltre 15.000 operatori pubblici (uffici della motorizzazione, del PRA, amministrazioni provinciali, ecc.) e privati (studi di consulenza automobilistica, autoscuole, officine autorizzate alla revisione dei veicoli, importatori di veicoli, ecc.) distribuiti su tutto il territorio nazionale, che garantiscono il rilascio delle targhe e carte di circolazione, dei tagliandi per i passaggi di proprietà, dei tagliandi dell'esito della revisione, delle patenti, dei fogli rosa, ecc. I suddetti archivi sono, inoltre, aggiornati dalle forze di polizia (circa 40.000 accessi) con l'inserimento delle decurtazioni dei punteggi ai titolari di patente.

Al fine di dare attuazione alle nuove norme del codice della strada, prime fra tutte la patente a punti ed il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori, il C.E.D. Motorizzazione è stato oggetto di importanti innovazioni che hanno reso possibile:

- l'annotazione e la decurtazione del punteggio della patente di guida nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida e la conseguente informazione all'utenza circa le variazioni di punteggio;
- l'aggiornamento dell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, su comunicazione degli enti preposti, in ordine al recupero dei punti conseguente alla frequenza dei corsi di aggiornamento;
- la registrazione della targa per ciclomotori nell'Archivio nazionale dei veicoli.

Nell'ambito del C.E.D. Motorizzazione particolare rilievo assume l'attività dell'Ufficio Centrale Operativo che eroga alcuni servizi all'utenza direttamente a domicilio, introdotti a seguito delle semplificazioni delle procedure di competenza.

Nel 2009 i servizi forniti direttamente dal C.E.D., attraverso l'Ufficio Centrale Operativo, possono riassumersi quantitativamente in:

- 3.677.274 tagliandi inviati agli utenti per l'aggiornamento della residenza sulla patente e sulla carta di circolazione;
- 4.679.926 tagliandi inviati agli utenti per il rinnovo della patente;
- 528.008 duplicati delle patenti di guida inviate agli utenti;
- 66.732 duplicati delle carte di circolazione inviate agli utenti;
- 1.380.886 utenti assistiti tramite il numero verde (800 23 23 23);
- 2.502.784 utenti assistiti tramite il risponditore automatico per patente a punti (848 782 782)
- 2.152.043 lettere di comunicazione agli utenti di decurtazione del punteggio della patente.

Peraltro, si evidenzia che nel tempo sono state implementate nuove procedure informatiche tra le quali si segnalano:

- lo "Sportello telematico dell'automobilista", che consente il rilascio in tempo reale, da parte degli studi di consulenza e degli uffici pubblici periferici, delle targhe e dei documenti di guida e relativi aggiornamenti di proprietà (compreso il certificato di proprietà), nonché, a partire da agosto 2009, un nuovo servizio revisioni che consente alle officine di operare su un collegamento a banda larga più economico ed efficiente del precedente collegamento "punto punto" con connessione ISDN e subordina l'emissione del tagliando di aggiornamento della Carta di Circolazione alla verifica telematica dell'avvenuto pagamento allo Stato del corrispettivo dovuto (euro 9,00 sul ccp 9001). Per cittadini ed operatori professionali è altresì possibile il servizio di pagamento on line di tutti i corrispettivi di motorizzazione, oltre alla consultazione dello stato di alcune delle proprie pratiche, del saldo e dell'estratto conto del punteggio associato alla patente di guida e delle caratteristiche tecniche dei veicoli;

- la gestione informatizzata delle varie fasi del rilascio del patentino per il ciclomotore, compresa la fase di prenotazione dei candidati da parte degli istituti scolastici;
- la gestione informatizzata dei dati fiscali dei veicoli di provenienza comunitaria che, trasmessi al CED dagli importatori, vengono poi inoltrati, insieme ai dati immatricolativi, all'Agenzia delle Dogane e all'Agenzia delle Entrate, al fine di contrastare il fenomeno dell'evasione dell'IVA.

Controlli

Un ruolo importante ai fini della tutela della sicurezza nella modalità di trasporto stradale rivestono anche l'attività di controllo sui soggetti che erogano servizi all'utenza nel campo dei veicoli e dei conducenti, nonché i controlli su strada.

Al riguardo sono proseguite nel corso del 2009, in attuazione dell'art. 1, comma 1037 della legge n. 296/2006, le visite ispettive presso

- sportelli telematici degli automobilisti (STA);
- sedi Corsi di recupero patente a punti (PaP);
- organismi autorizzati per corsi ADR, ATP e CQC;
- officine autorizzate per le revisioni periodiche dei veicoli;
- autoscuole con aule informatizzate.

Nell'anno in questione sono state effettuate:

- n. 6.141 visite ispettive presso le Agenzie STA;
- n. 3.293 controlli tecnici sulle officine autorizzate ad effettuare le revisioni dei veicoli;
- n. 10.203 visite ispettive presso soggetti autorizzati allo svolgimento di corsi per il recupero punti patente di guida;
- n. 656 ispezioni su corsi ADR.

Inoltre, è stata completata la procedura di adeguamento del sistema MCTCNet - operante presso le officine autorizzate ex art. 80 del Codice della Strada all'esercizio della revisione dei veicoli di massa complessiva inferiore alle 3.5 t., ivi compresi ciclomotori e motoveicoli - finalizzato a garantire da un lato un' omogeneità di esecuzione delle prove da parte degli operatori abilitati, dall'altro a tutelare lo Stato circa la correttezza dell'esercizio ed il rispetto delle norme che regolamentano la materia.

Ciò consentirà di realizzare una compiuta vigilanza informatica sulle attività delle officine di autoriparazione attraverso una banca dati delle revisioni, contenente gli esiti di tutte le operazioni condotte sul territorio nazionale. Con questo strumento sarà possibile esercitare in modo completo ed esauriente il controllo delle operazioni condotte presso le officine di revisione ex art. 80 del Codice della Strada.

Non risulta al riguardo vi siano banche dati simili in possesso di altri Stati membri della comunità. Questo strumento consente allo Stato di entrare in possesso di una mole considerevole di dati, disponibili per le utilizzazioni più varie, vigilanza in primis e di fare valutazioni di carattere statistico, da fornire, ad esempio, alle case costruttrici con riferimento al comportamento di componenti del veicolo, freni, sospensioni, rumore ed emissioni, ecc.

Per quanto concerne i controlli su strada, si evidenzia che detta attività, concernente il settore dell'autotrasporto di merci, viene svolta dal personale del Ministero insieme alla Polizia stradale.

Si tratta di "controlli integrati", nel corso dei quali si procede contestualmente ad eseguire tutte le verifiche sull'attività di trasporto stradale:

- efficienza tecnica del veicolo, con l'utilizzo dei Centri di revisione mobile (CMR) e delle altre apparecchiature a disposizione del personale di questa Amministrazione (ad esempio pese mobili);
- posizione del conducente, per verificare la regolarità del rapporto di lavoro, il rispetto dei tempi di guida e di riposo e l'uso di alcool o sostanze stupefacenti;
- regolarità amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.

Dal mese di novembre 2009 è stato avviato un progetto sperimentale con il Ministero del lavoro, in base al quale l'attività di controllo su strada, svolta in sinergia con la Polizia stradale, viene integrata con verifiche degli ispettori del lavoro, allo scopo di estendere le ispezioni anche agli aspetti connessi alla regolarità del rapporto di lavoro tra il conducente e l'impresa.

Di seguito si riportano i dati dei predetti controlli integrati effettuati nel triennio 2007-2009.

Nel periodo che va dal 2007 al 2009, si registra un incremento dei veicoli controllati di circa il 27,5% (Tab. 1/A punto 1); lo stesso andamento è confermato per quanto riguarda l'incremento dei mezzi verificati dai CMR, circa il 21% (Tab. 2 punto 1).

L'incremento dei servizi svolti (Tab 1/B punto 9) è stato del 18,5% e si è passati da una media di 12,6 a 13,6 veicoli controllati per seduta (Tab 1/B punto 10), il che evidenzia, sia una migliore organizzazione dei dispositivi di controllo, sia un accrescimento delle professionalità riferite al sistema dei "controlli integrati".

Il totale del personale impiegato (Tab 1/B punto 11) è incrementato del 27%. E' da notare che, mentre l'aumento del personale impiegato dal Ministero è stato del 14,5%, quello della Polstrada è stato pari al 23,5%.

Per quanto attiene alla specializzazione del controllo, si pone in luce il progressivo incremento (10,9%) dei veicoli esteri verificati, che è passato dal 21,3% del 2007 al 32,2% del 2009 (Tab 1/A punto 8), dato confermato anche dai risultati dei veicoli controllati dai CMR (Tab 2 punto 8). Il risultato conseguito è da attribuire al progetto di formazione, ancora in corso, destinato al personale del Ministero, alla Polstrada ed alle altre Forze di polizia.

Un ultimo aspetto significativo è il decremento delle irregolarità riscontrate – per il quale si veda in particolare la Tab 2 – che evidenzia l'efficacia dell'attività di controllo, anche con riferimento agli effetti preventivi. Il dato di maggior rilievo è che la percentuale dei veicoli sospesi dalla circolazione è passata dal 22% al 16% dei mezzi controllati, con una diminuzione del 6% (Tab 2 punto 6).

TAB 1/A ANALISI DEI CONTROLLI TOTALI DEI SERVIZI CONGIUNTI

ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009
1. TOTALE VEICOLI CONTROLLATI NEI SERVIZI CONGIUNTI		
20.613	25.548	26.246
2. TOTALE VEICOLI REGOLARI		
10.504 = 51%	14.406 = 56,5%	15.092 = 57,5%
3. TOTALE VEICOLI IRREGOLARI		
10.109 = 49%	11.142 = 43,5%	11.154 = 42,5%
4. SANZIONI ACCERTATE NEI SERVIZI CONGIUNTI		
23.785	24.975	26.064
5. MEDIA SANZIONI ACCERTATE PER VEICOLO (4:1)		
1,15	0,97	0,99
6. MEDIA SANZIONI ACCERTATE PER VEICOLO IRREGOLARE (4:3)		
2,35	2,24	2,38
7. VEICOLI NAZIONALI CONTROLLATI NEI SERVIZI CONGIUNTI		
16.22 = 78,7%	18.201 = 71,3%	17.832 = 67,8%
8. VEICOLI ESTERI CONTROLLATI NEI SERVIZI CONGIUNTI		
4.391 = 21,3%	7.347 = 28,7%	8.414 = 32,2%

TAB 1/B ANALISI DEI CONTROLLI TOTALI DEI SERVIZI CONGIUNTI

ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009
9. TOTALE SERVIZI EFFETTUATI		
1.630	1.714	1.932
10. MEDIA VEICOLI CONTROLLATI PER SERVIZIO (1:9)		
12,6	14,9	13,6
11. PERSONALE IMPIEGATO NEI SERVIZI CONGIUNTI (*)		
TOTALE: 14.425 DTT: 5.315 POLSTRADA: 9.110	TOTALE: 16.289 DTT: 6.291 POLSTRADA: 9.998	TOTALE: 17.355 DTT: 6.092 POLSTRADA: 11.263
12. MEDIA VEICOLI CONTROLLATI PER OPERATORE (1:11 totale)		
1,42	1,56	1,51
13. MEDIA VEICOLI CONTROLLATI PER OPERATORE DTT (1:11 voce DTT)		
3,87	4,06	4,30
14. MEDIA VEICOLI CONTROLLATI PER OPERATORE POLSTRADA (1:11 voce Polstrada)		
2,26	2,55	2,33
15. MEDIA PERSONALE DTT IMPIEGATO PER CISCUN SERVIZIO (11 voce DTT:9)		
3,26	3,67	3,15

(*) Il personale della Polizia Stradale opera – in ciascun servizio – con un doppio turno, con cambio pattuglie alle

ore 13.00. Il personale del Dipartimento è impiegato in un unico turno con orario operativo continuato 8.30 - 17.30.

TAB 2: ANALISI DEI CONTROLLI SVOLTI DAI CMR

ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009
1. TOTALE VEICOLI CONTROLLATI DAI CENTRI MOBILI DI REVISIONE		
18.375	21.493	22.229
2. TOTALE VEICOLI REGOLARI CONTROLLATI DAI CMR		
9.398 = 51%	12.351 = 57%	13.503 = 61%
3. TOTALE VEICOLI IRREGOLARI CONTROLLATI DAI CMR		
8.977 = 49%	9.142 = 43%	8.726 = 39%
4. CONTROLLO TECNICO: TOTALE VEICOLI REGOLARI (CMR)		
9.936 = 54%	12.837 = 60%	14.194 = 64%
5. CONTROLLO TECNICO: VEICOLI CON IRREGOLARITA' LIEVI		
4.358 24% del totale controlli 52% delle irr. tecniche	4841 23% del totale controlli 56% delle irr. tecniche	4.518 20% del totale controlli 56% delle irr. tecniche
6. CONTROLLO TECNICO: VEICOLI CON IRREGOLARITA' GRAVI (SOSPESI DALLA CIRCOLAZIONE)		
4.081 22% del totale controlli 48% delle irr. tecniche	3.815 18% del totale controlli 44% delle irr. tecniche	3.517 16% del totale controlli 44% delle irr. tecniche
7. VEICOLI NAZIONALI CONTROLLATI DAI CMR		
14.717 = 80%	16.002 = 74%	15.079 = 68%
8. VEICOLI ESTERI CONTROLLATI DAI CMR		
3.658 = 20%	5.491 = 26%	7.150 = 32%

**Attività di controllo con impiego di Centri Mobile di Revisione
Servizi Nazionali con Polizia Stradale e personale del Dipartimento per i Trasporti Terrestri**

effettuata nel periodo: **giovedì 1 gennaio 2009**al: **giovedì 31 dicembre 2009**

Totale Servizi effettuati	1.932
di cui:	
Autostrada	738
Viabilità Ordinaria	516
Valico Frontiera Terrestre	318
Centro Abitato	58
Porto	168
Autoporto	2
Altro	94

Operatori di Polizia Stradale impiegati **11.263**Personale Dipartimento Trasporti Terrestri **6.092****VEICOLI CONTROLLATI**

Totale Controllati	26.246	di cui:	Merci	Viaggianti
			26.768	478

Veicoli REGOLARI

Totale	15.092	di cui:	Italiani	Comunitari	Extracomunitari
			9.287	4.734	1.071

Veicoli MercI IRREGOLARI

Totale	10.907	di cui:	Italiani	Comunitari	Extracomunitari
			8.323	2.077	507

Veicoli Viaggianti IRREGOLARI

Totale	247	di cui:	Italiani	Comunitari	Extracomunitari
			222	22	3

Totale veicoli per Nazionalità: 17.832 6.833 1.581

Infrazioni accertate e provvedimenti sanzionatori adottati

			<u>Totale Complessivo Infrazioni</u>		<u>26.064</u>
di cui:					
(Trasp. Eccezz.) Art.10 CdS	19	(Modifrete) Art.78 CdS	233	(Eff. Veicoli) Art.79-CdS	12.151
(Revisione) Art.80 CdS	277	(Serv. Linea) Art.87 CdS	6	(Velocità) Art.142 CdS	827
(Sovraccarico) Art.167 CdS	349	(Tempi Guida) Art.174 CdS	2.138	(Docum. Viaggio) Art.176 CdS	11
(Cronolac.) Art.179 CdS	137	(Alcool) Art.185 CdS	1	(Droga) Art.187 CdS	1
(Tr.Viagg.) Art.9	100	(Tr.Viag.) Art.10 s	22	(Tr.Merci) Art.26 legge	26
(Tr.Merci) Art.86 L.298/74	202	(Circos) Art.19 s	1.611	Altre Infrazioni	7.933
<u>Passeggi di guida estrane</u>	206	<u>Cassa di Circolazione estrane</u>	932	<u>Veicoli controllati con pass. mobili</u>	5.549

Complessivamente, i pagamenti relativi al programma “Gestione della sicurezza e della mobilità stradale”, al quale ineriscono le attività suindicate correlate all’obiettivo strategico in esame costituiscono il 60 per cento circa delle autorizzazioni di cassa.

Criticità particolari si sono registrate nella gestione di tale programma in ordine:

- all’applicazione dell’art. 1, commi 511 e 512, della legge finanziaria 2007, che, come detto, ha introdotto nuove norme in materia di mutui a carico dello Stato e che ha determinato un notevole slittamento nei tempi di attuazione del Primo e Secondo Programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), come sopra specificato;
- alla grave carenza di personale presso gli Uffici periferici motorizzazione civile, in particolare del Centro Nord, dovute prevalentemente al blocco del turn over (da anni non si effettuano assunzioni e contemporaneamente il personale tecnico è diminuito in relazione al collocamento in quiescenza) e a una serie di circostanze concomitanti tra cui l’attivazione di trasferimenti di personale, ai sensi della Legge 104/92, che ha riguardato quasi esclusivamente migrazioni di personale da uffici del Nord ad uffici del Sud.
- ai rapporti con la Regione Siciliana per il servizio di revisione dei veicoli erogato attraverso il Portale dell’Automobilista. Detta Regione, infatti, con l’intento di introitare i corrispettivi versati dagli utenti, ha avviato – a partire dal 17 agosto 2009 e nelle more delle determinazioni della Corte Costituzionale da detta Regione adita per conflitto di attribuzioni – un sistema parallelo di gestione amministrativa del processo di revisione operato dal Banco di Sicilia e imposto a tutte le officine autorizzate operanti sul territorio regionale.

L’azione posta in essere dalla Regione in parola produce gravi danni ai cittadini, all’erario, all’integrità e completezza del governo della materia ed alla sicurezza della circolazione.

Per quanto concerne i danni ai cittadini, si segnala che, un veicolo sottoposto a revisione, dopo la predetta data, presso un’officina privata sita nel territorio della Regione siciliana, è accompagnato da un documento di circolazione aggiornato con modalità difforme da quella prevista dallo Stato. Detta circostanza pone serie difficoltà di efficace controllo alle forze di Polizia che, all’interno dell’Archivio Nazionale Veicoli (CED Motorizzazione), cui sono da decenni connessi telematicamente, non trovano traccia alcuna della revisione effettuata presso le officine autorizzate siciliane. Per la circolazione intracomunitaria dei veicoli, le conseguenze delle azioni poste in essere dalla Regione appaiono ancora più gravi. Stante, infatti, l’accordo di accesso reciproco alle banche dati nazionali dei veicoli degli Stati comunitari, le forze di Polizia di un Paese estero – nel corso di un controllo – si troverebbero nella necessità di sospendere dalla circolazione il veicolo (risultante non revisionato presso la banca dati della motorizzazione), procedere al sequestro della carta di circolazione e all’inoltro della stessa presso i competenti Uffici del Ministero.

Inoltre, un utente che dovesse incorrere nello smarrimento o nel furto della carta di circolazione e facesse richiesta di duplicato, si vedrebbe riconsegnata una carta di circolazione priva dell’aggiornamento conseguente alla revisione effettuata, con l’impossibilità di circolare e la necessità di ripetere la revisione.

A ciò si aggiunga il danno per l’Erario, che, in ragione dell’azione posta in essere dalla Regione siciliana, ammonta a circa 900.000,00 euro ogni mese.

L’azione posta in essere dalla Regione Siciliana comporta, altresì, un’indubbia compromissione degli interessi unitari dello Stato nel governo della materia della sicurezza della circolazione, in contrasto, peraltro, con la norma di attuazione dello statuto speciale della Regione stessa (d.Lgs. 296/2000). Tale norma (art. 1, comma 2) dispone, infatti, che “*La Regione siciliana esercita nell’ambito del proprio territorio tutte le attribuzioni degli organi periferici dello Stato in materia di motorizzazione*” “*secondo le direttive del Governo dello Stato.*”

Infine, si sottolinea che l’accesso telematico all’Archivio Nazionale Veicoli del Ministero da

parte delle Officine autorizzate ha anche la finalità di:

- verificare la “revisionabilità” del veicolo;
- controllare la storia “tecnica” del veicolo al fine di calibrare adeguatamente i controlli (i.e.: installazioni *after market* di dispositivi che modificano le caratteristiche tecniche del motore, del telaio, dei pneumatici, dei freni, etc.).

L’omissione da parte delle Officine delle suddette verifiche e controlli pregiudica in maniera significativa la circolazione in sicurezza dei veicoli revisionati ed inibisce la possibilità di riversare *tout court* i dati raccolti dal Banco di Sicilia, per conto della Regione, nell’Archivio Nazionale Veicoli del Ministero.

Trasporto ferroviario

Le attività connesse all’obiettivo, per la parte riguardante il miglioramento della sicurezza nel trasporto ferroviario, afferiscono al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”.

Il settore della sicurezza di tale trasporto è soggetto a profonde modifiche negli assetti istituzionali per effetto del recepimento della direttiva comunitaria 2004/49/CE, avvenuta con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (entrato in vigore il 22.10.2007), che ha previsto l’istituzione della Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e dell’Organismo investigativo. Il nuovo assetto costituisce sicuramente un passo importante per allineare l’Italia al rispetto dei principi imposti dalla Commissione europea in materia, comportando, nel contempo, una sostanziale modifica dei ruoli, delle competenze e delle responsabilità dei soggetti operanti nel settore.

Storicamente, infatti, le competenze in materia di normativa sulla sicurezza e di poteri di investigazione sono state ripartite fra il Ministero ed il Gestore dell’infrastruttura, che svolgeva, attraverso la Direzione Tecnica di RFI, la totalità dei compiti operativi, ivi compreso il rilascio del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie.

La necessità di pervenire al nuovo assetto funzionale ed organizzativo ma, soprattutto, la delicatezza della materia hanno consigliato un approccio improntato alla massima gradualità teso a garantire, nella fase transitoria, una continuità di azione ed una chiarezza di ruoli e di responsabilità.

Di conseguenza, l’attività svolta è stata impostata con la finalità di favorire il cambiamento, garantendo continuità nel presidio della sicurezza e creando le condizioni perché i nuovi soggetti istituzionali operino in un contesto chiaro e definito.

Con il menzionato decreto legislativo n. 162/2007, alla predetta Agenzia sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano; il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, invece, ha funzioni di indirizzo e vigilanza sull’Agenzia stessa.

Il medesimo decreto legislativo, all’art. 4, comma 6, ha stabilito che, con separati regolamenti, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e con il Ministro per la pubblica amministrazione e l’innovazione, da emanarsi ai sensi dell’articolo 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988, si provvede alla:

- definizione dell’assetto organizzativo dell’Agenzia,
- adozione dello statuto e disciplina delle competenze degli organi di direzione dell’Agenzia;
- adozione del regolamento di amministrazione e contabilità ispirato ai principi della contabilità pubblica,
- ricognizione delle attribuzioni che restano nella competenza del Ministero dei trasporti ed al conseguente riassetto delle strutture del Ministero stesso;

- disciplina del reclutamento da parte dell’Agenzia delle risorse umane.

I regolamenti (D.P.R.) concernenti lo statuto, l’organizzazione e la gestione amministrativa e contabile dell’Agenzia, predisposti di concerto con il Ministero dell’economia e delle finanze e con il Dipartimento per la funzione pubblica, sui quali il Consiglio di Stato si è espresso definitivamente nel gennaio 2009, sono stati deliberati dal Consiglio dei Ministri nel febbraio 2009 e pubblicati sul supplemento ordinario alla G.U. n. 92 del 21 aprile 2009. Trattasi, rispettivamente, del:

- D.P.R. 25 febbraio 2009, n. 34: Regolamento concernente l’approvazione dello Statuto dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;
- D.P.R. 25 febbraio 2009, n. 35: Regolamento concernente l’organizzazione dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;
- D.P.R. 3 marzo 2009, n. 36: Regolamento concernente la gestione amministrativa e contabile dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Per quanto riguarda il regolamento di ricognizione delle attribuzioni del Ministero e di riassetto delle strutture del Ministero stesso, si è provveduto nell’ambito del Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211, pubblicato sulla G.U. n. 3 del 5 gennaio 2009).

In particolare, tale Regolamento reca:

- una rimodulazione dei compiti della Direzione Generale per il trasporto ferroviario, in relazione al trasferimento all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie dei propri compiti in materia di approvazione delle norme tecniche e degli standard di sicurezza ed all’assunzione delle funzioni di indirizzo e vigilanza sull’Agenzia attribuite al Ministero,
- l’istituzione della nuova Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie prevista in attuazione dell’articolo 18 e seguenti del d.lgs n.162 del 2007.

Per quanto concerne, infine, il regolamento di reclutamento delle risorse umane dell’ANSF, nel corso del 2009 è stato predisposto il relativo schema, ai fini dell’acquisizione del previsto concerto da parte del Ministero dell’economia e delle finanze del Dipartimento per la funzione pubblica.

I regolamenti sopra citati sono di fondamentale importanza ai fini del nuovo assetto del presidio della sicurezza ferroviaria stabilito a livello comunitario.

Infatti, tutte le attività (di carattere operativo, autorizzativo e normativo) svolte dall’Agenzia comportano evidenti ricadute, anche di carattere economico, sugli operatori del settore. Dette attività richiedono l’attivazione di procedure tecniche, organizzative ed amministrative, che devono necessariamente essere inquadrate nell’ambito delle regole stabilite dai regolamenti di cui trattasi essenziali, tra l’altro, ai fini dell’autonomia gestionale, finanziaria e contabile dell’ANSF.

Con l’emanazione del citato regolamento di reclutamento delle risorse umane dell’Agenzia, in particolare, potrà considerarsi completato l’impianto normativo regolamentare dell’ANSF come previsto dall’art. 4, comma 6, del d.lgs. n. 162 del 2007. Detto regolamento consentirà, infatti, alla stessa Agenzia, di assumere ed operare con personale proprio, dando un chiaro segnale di autonomia e terzietà ed avviando, di fatto, la prevista fase di funzionamento a regime.

Nelle more dell’adozione e dell’attuazione di detti Regolamenti, peraltro, l’Agenzia ha avviato le proprie attività, a decorrere dal 16 giugno 2008, anche mediante l’utilizzo di una parte del personale di RFI già operante nel settore della sicurezza ferroviaria, sulla base di una convenzione stipulata ai sensi di quanto previsto all’art. 4, comma 8, del citato decreto legislativo n.162 del 2007.

Detta convenzione dispone che il trasferimento e l’assunzione delle attribuzioni in materia di

sicurezza del trasporto ferroviario da parte dell’Agenzia avvenga per gradi, contestualmente alla individuazione del personale posto alle sue esclusive dipendenze funzionali, in uno o più scaglioni concordati tramite “Verbali” redatti dalle parti. Nel giugno 2008, è stato definito un primo contingente di personale proveniente da RFI S.p.A. posto alle dipendenze funzionali dell’Agenzia, nonché i corrispondenti compiti (prime aree di competenza) a questa attribuiti (sostanzialmente, compiti normativi e competenze sui rotabili, escludendo le attività operative sull’infrastruttura e sui sistemi di terra).

Nel 2009, sono stati effettuati, invece, l’interpello e le selezioni per un secondo contingente di personale da porre alle dipendenze funzionali dell’Agenzia e, nel mese di dicembre, è stato sottoscritto il Verbale n. 2 di attuazione della citata convenzione, ratificato con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 5035 del 29/12/2009, che sancisce il trasferimento, in capo all’Agenzia, delle restanti attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria.

In considerazione di quanto sopra e tenuto conto della necessità di preservare e garantire la continuità, l’operatività e la chiarezza di ruoli e responsabilità nel presidio della sicurezza ferroviaria nel vigente quadro normativo, il 10 giugno 2009 è stato emanato l’Atto di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti concernente le priorità e gli obiettivi dell’ANSF per l’anno 2009. Detto Atto ha previsto, tra l’altro, che l’Agenzia:

- completi l’assunzione delle competenze istituzionali in materia di sicurezza del trasporto ferroviario inerenti l’armamento e gli impianti di terra;
- assicurarsi la cura dei rapporti con Agenzia ferroviaria europea (ERA) in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell’esercizio ferroviario;
- provveda, anche d’intesa con la Direzione Generale per il trasporto ferroviario del Ministero, al coordinamento dei lavori dei Gruppi di lavoro istituiti in sede ERA ai sensi del Regolamento (CE) n. 881/2004, così come modificato dal Regolamento (CE) n. 1335/2008 del 16 dicembre 2008, e fornisca alla Direzione Generale stessa le necessarie informazioni per la formazione della posizione italiana in sede RISC (Railway Interoperability and Safety Committee);
- prosegua il monitoraggio delle attività in corso ed intervenga al fine di favorire il processo di migrazione verso le nuove tecnologie di comando e controllo della circolazione dei treni;
- riformuli l’attribuzione delle competenze in considerazione del nuovo assetto istituzionale introdotto con la pubblicazione del decreto legislativo n. 162/2007 e prosegua nel processo di riordino del quadro normativo concernente la sicurezza ferroviaria.

Sempre nel 2009, infine, è stata predisposta la Convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l’ANSF (sottoscritta l’11/09/2009 e registrata alla Corte dei conti il 12/10/2009) che, in attuazione all’articolo 9, comma 5, dello Statuto approvato con il citato D.P.R. n. 34/2009, regola, per il periodo 2009 – 2011, i rapporti tra dette Strutture. Tale Convenzione concerne, tra l’altro, le modalità di verifica dei risultati di gestione, l’entità e le modalità di finanziamento, le strategie per il miglioramento dei servizi, nonché le modalità necessarie ad assicurare, al Ministero, la conoscenza dei fattori gestionali interni all’Agenzia.

Nel corso del 2009, quindi, l’Agenzia ha svolto le proprie attività rilasciando le richieste certificazioni di sicurezza per la circolazione del materiale rotabile, assumendo importanti decisioni, in particolare in materia di standard e norme di circolazione, ed effettuando ispezioni a campione (audit) sulla sicurezza dell’esercizio ferroviario. Alcune non conformità rilevate nel corso dell’attività di audit sui processi manutentivi, in particolare, hanno comportato la necessità di prescrivere la revisione degli assetti organizzativi di alcune Imprese ferroviarie per conseguire un migliore presidio dei processi di manutenzione.

Come è noto, inoltre, uno dei compiti previsti per l’Agenzia dall’art. 6, comma 2, del D.lgs.