

n. 162/2007 è quello di recepire indicazioni emergenti dagli inconvenienti ferroviari per il miglioramento della sicurezza. L'analisi degli incidenti ferroviari verificatisi nell'ultimo periodo ed, in particolare, quello occorso nel giugno scorso a Viareggio, ha generato una serie di azioni mirate sul parco rotabili per il trasporto delle merci indirizzate principalmente a verificare, per ogni rotabile, l'esistenza della "tracciabilità" dei processi manutentivi con particolare riguardo agli assali. Per tracciabilità si è intesa la disponibilità delle informazioni relative agli standard costruttivi adottati, alla data di fabbricazione, al fabbricante, alle attività manutentive ed al soggetto deputato alla manutenzione, prevedendo controlli straordinari sui rotabili per i quali non siano disponibili tutte le informazioni. Sempre sugli aspetti manutentivi, l'Agenzia era già intervenuta per regolamentare la materia con il decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009, in cui è stata tra l'altro individuata la figura del fornitore dei servizi di manutenzione che ha la responsabilità di fornire detti servizi conformemente ai requisiti richiesti, ferme restando le responsabilità attribuite dalla norma primaria (D.lgs. n. 162/2007) ai Gestori dell'infrastruttura ed alle Imprese ferroviarie, e sono state impartite, agli operatori, le indicazioni secondo cui procedere, ove necessario, a modifiche dei piani di manutenzione dei rotabili.

Il Ministero, attraverso la Direzione Generale per il trasporto ferroviario che svolge operativamente le funzioni di vigilanza sull'Agenzia, collabora attivamente alle attività avviate dall'ANSF.

Detta Agenzia, come disposto dall'art. 7 del decreto legislativo 162/2007, ha predisposto ed inviato, in data 30 settembre 2009, alla Direzione Generale per il trasporto ferroviario, il rapporto informativo sulla sicurezza delle ferrovie e sulla attività svolta dall'Agenzia stessa nel 2008. L'esame del rapporto ha fatto emergere alcune aree di criticità del sistema ferroviario nazionale che riguardano principalmente aspetti relativi alla manutenzione del parco rotabile, il trasporto su ferrovia delle merci pericolose, l'attrezzaggio con le moderne tecnologie di sicurezza delle reti regionali interconnesse con la rete ferroviaria nazionale ed il completamento delle installazioni sul materiale rotabile dei sistemi di protezione della marcia del treno.

L'esame del rapporto ed i provvedimenti assunti dall'Agenzia hanno evidenziato, tuttavia, che le criticità rilevate sono sempre rimaste sotto attento controllo da parte dell'Agenzia stessa, che ha attivato specifiche iniziative per mitigarne i rischi.

Ad ottobre 2009, la Direzione Generale per il trasporto ferroviario ha predisposto il proprio rapporto informativo annuale sull'attività dell'ANSF, contenete l'analisi delle criticità emerse, nonché la rappresentazione e la valutazione dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria nazionale nel corso del 2008. Detto rapporto, come previsto all'articolo 7 del citato decreto legislativo n. 162/2007, è stato poi inviato dal Ministro al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Parlamento.

In definitiva, in materia di presidio della sicurezza ferroviaria, l'assetto che si sta delineando, in esito all'emanazione del D.Lgs. 162/07, è il seguente.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti detiene il potere di indirizzo e vigilanza nei confronti dell'Agenzia (art. 4, comma 4 D.Lgs. 162/07) e svolge indagini sugli incidenti ferroviari, al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza (artt. 18 e 19 del D.Lgs. 162/07).

L'Agenzia, autorità preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale, ha poteri di regolamentazione tecnica di settore. Essa detta i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria, definisce il quadro normativo in materia di sicurezza, emana le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigila sulla loro applicazione (art.6, comma 1 e 2 del D.Lgs. 162/07); elabora, entro tre anni, un nuovo quadro normativo che tenga conto del progresso tecnico e scientifico e preveda l'assegnazione dei compiti e la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti

interessati (art. 27, comma 1 del D.Lgs. 162/07).

Inoltre, l'Agenzia impartisce ai gestori dell'infrastruttura ed alle imprese ferroviarie direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza; autorizza, ove richiesto, la messa in servizio del materiale rotabile, rilascia e rinnova i certificati di sicurezza necessari alle imprese ferroviarie ed, a regime, rilascerà le autorizzazioni di sicurezza ai Gestori dell'infrastruttura.

I Gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie emettono le prescrizioni e le disposizioni di esercizio nel rispetto del quadro normativo, nonché delle norme tecniche e degli standard di sicurezza definiti dall'Agenzia.

Essi sono responsabili del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano e sono obbligati a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e ad istituire i Sistemi di gestione della sicurezza (art. 5, comma 4, del D.Lgs. n.162/07) che garantiscano il controllo di tutti i rischi connessi alla propria attività (compresa la manutenzione e i servizi) e che tengano conto anche dei rischi generati dall'attività di terzi; in particolare, il sistema di gestione della sicurezza dei Gestori dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle norme di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza (art. 13 del D.Lgs. 162/07).

Ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi (art. 8, comma 1, del D.Lgs. 162/07), nonché del livello di formazione e delle qualifiche del personale incaricato di attività relative alla sicurezza (art. 17, comma 7, del D.Lgs. 162/07).

Ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, addetto alla manutenzione dei vagoni, fornitore di servizi o ente appaltante, è responsabile di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e dal gestore delle infrastrutture in modo sicuro (art. 8, comma 2, del D.Lgs. 162/07).

Rimangono ferme le norme vigenti e le conseguenti competenze degli Organi statali interessati per quanto riguarda le rispettive materie di competenza inerenti la sicurezza, con particolare riferimento ai compiti del Ministero dell'interno in materia di prevenzione incendi e soccorso tecnico urgente, ai compiti del Ministero del lavoro, salute e politiche sociali, ai compiti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili, vigilanza e ispezioni su sede ed opere d'arte relative all'infrastruttura ferroviaria nella fase realizzativa della stessa (art. 2, comma 3, del D.Lgs. n.162/2007).

Riguardo, infine, al tema della sicurezza del trasporto ferroviario, si richiama altresì quanto sopra specificato in ordine al recepimento del c.d. "terzo pacchetto ferroviario", che fa capo all'obiettivo strategico "Miglioramento dei servizi per la mobilità dei cittadini e dei pendolari" gravante sul programma "Sviluppo della mobilità locale".

Ciò premesso, si evidenzia che complessivamente, i pagamenti relativi al programma "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario" costituiscono l'89,2 per cento delle autorizzazioni di cassa.

✓ **“Regolamentazione, gestione e monitoraggio dei livelli di sicurezza dei trasporti”**

In relazione a tale obiettivo, che inerisce a diversi programmi di bilancio, si ritiene opportuno soffermare l'attenzione, per l'anno 2009, in particolare, sul monitoraggio dell'attività svolta in materia di safety e security in riferimento agli obiettivi di sicurezza individuati nel contratto di programma tra Stato ed Enac e che afferiscono al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo”.

L'ENAC è stato sollecitato dalla competente struttura ministeriale a relazionare in merito all'attività svolta per la realizzazione degli obiettivi di sicurezza previsti dall'art.9 del Contratto di programma Stato-ENAC.

In materia di security, è stato emanato, in data 21/7/09, il decreto di individuazione dell'ENAC quale autorità responsabile e competente per il coordinamento ed il monitoraggio dell'attuazione della disciplina comunitaria in tema di sicurezza nel campo dell'aviazione civile (Programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile).

In materia di safety, sono state monitorate le raccomandazioni dell'A.N.S.V. su vari incidenti aeronautici per l'adozione delle iniziative del caso da parte dell'ENAC o di altri Enti interessati. Sono state richieste all'ENAC ed all'Aeroclub informazioni in merito alle iniziative adottate su alcuni incidenti aeronautici, tenendo in considerazione le raccomandazioni dell'ANSV. Inoltre, sono stati effettuati il monitoraggio del recepimento della normativa ICAO da parte dell'ENAC e l'esame dei Regolamenti emanati dall'ENAC stesso.

Attuazione della normativa comunitaria

Si è completata la procedura di recepimento, con decreto legislativo n. 66 del 18 maggio 2009, delle direttive CE 2008/49 e 2006/93 (quest'ultima del 12 dicembre 2006 sulla disciplina dell'utilizzo degli aerei di cui all'allegato 16 della Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione - 1988). Si è proceduto, altresì, alle valutazioni di competenza in ordine al testo del decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria per la violazione del regolamento comunitario n. 1107/06, nonché alla modifica del dlgs n. 118/2008 di recepimento della direttiva sulla licenza dei controllori del traffico aereo.

Delibere Enti vigilati,

Si è approvata la delibera dell'Aero Club d'Italia concernente il regolamento tecnico operativo per il volo da diporto sportivo per apparecchi privi di motore (VDS\VL), nonché la delibera ENAC 53/2009, concernente il nuovo assetto organizzativo e relativo regolamento dell'organizzazione e del personale dell'ente stesso. Inoltre, è stato avviato l'esame dello schema di revisione del D.P.R. 404/88, che regola l'attività del volo da diporto e sportivo (VDS) e dell'allegato alla legge 106/85, da emanarsi con apposito decreto ministeriale;

Demanio

È in corso l'attività nel Gruppo di lavoro di Vertice, istituito presso il Ministero della Difesa, per l'applicazione dell'art. 693 del Codice della Navigazione, relativo al passaggio dei beni del demanio militare aeronautico da destinare all'aviazione civile.

Gestioni aeroportuali

Il Ministero ha partecipato con l'ENAC, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il Ministero della Difesa, alla stesura del nuovo schema di convenzione, da stipulare con le Società di gestione per l'affidamento in concessione della gestione totale aeroportuale, ex

regolamento n. 521/97.

#### Bilanci dell'ENAC

Sono stati approvati, con decreti interministeriali (TRASPORTI/MEF), l'assestamento al bilancio di previsione 2008 (delibera n. 72/2008), il bilancio di previsione 2009 (delibera n. 75/2009) ed il bilancio consuntivo 2008 (delibera n. 20/2009).

È stato approvato con decreto interministeriale (TRASPORTI/MEF) il nuovo Regolamento Amministrativo-Contabile dell'ENAC (delibera n. 57/2006) successivamente trasmesso al Ministero di Giustizia per la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

È in corso di definizione l'istruttoria relativa al bilancio di previsione 2010 (delibera n. 60/2009) e all'assestamento al bilancio di previsione 2009 (delibera n. 56/2009).

#### Bilanci dell'AeCI

Sono stati approvati le variazioni al bilancio di previsione 2008 (delibera n. 2/2009), il bilancio consuntivo 2008 (delibera n. 3/2009) ed il bilancio di previsione 2009 (delibera n. 7/2008).

Si è provveduto all'istruttoria ed alla successiva approvazione della delibera n. 17/2009 relativa al riaccertamento dei residui attivi e passivi dell'Ente al 31 dicembre 2008.

È in corso l'iter istruttorio per l'approvazione delle variazioni al bilancio di previsione 2009 (delibera n. 8/2009) e del bilancio di previsione 2010 (delibera n. 7/2009).

È stato predisposto il decreto di ripartizione, tra l'AeCI e l'IIN, dei fondi di cui al capitolo 1952 quali contributi statali relativi all'esercizio finanziario 2009.

#### Bilancio dell'ENAV S.p.A.

Si è provveduto ad esaminare il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2008 approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 28 maggio 2009.

#### Tariffe, tasse e diritti aeroportuali

Sono stati predisposti, acquisito il parere del C.I.P.E., i decreti di approvazione dei contratti di programma relativi agli aeroporti di Napoli, Pisa, Bari e Brindisi. Si è poi predisposta una direttiva, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, intesa ad autorizzare l'utilizzo di una ripartizione del margine commerciale che prescinde dalla mera applicazione del criterio *pro quota* in ragione dei costi totali relativi ai diversi servizi, previsto dal paragrafo 4.1 della Direttiva CIPE n. 51/2008, nei casi in cui l'impiego di tale criterio ingeneri eccessive variazioni tariffarie nei diritti aeroportuali rispetto a quelli precedentemente in vigore. Il decreto ministeriale relativo all'aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2009 è stato sottoscritto in data 8 ottobre 2009.

#### Tariffe per i servizi di navigazione aerea in rotta e in terminale

In relazione alle nuove competenze istituzionali in materia di tariffe per i servizi di navigazione aerea in rotta e in terminale e con riferimento all'intervenuta istituzione di un nuovo sistema di tariffazione comune per i servizi medesimi, quale previsto dal regolamento (CE) n. 1794/2006 (contemplante, all'art. 18, la facoltà di rinviare l'applicazione fino al 1° gennaio 2010 per le tariffe di terminale), si è provveduto alla predisposizione di un apposito decreto ministeriale di modifica delle unità di calcolo delle tariffe di terminale, a decorrere, appunto, dalla data del 1° gennaio 2010. Tale decreto ministeriale è attualmente all'esame dei competenti organi di controllo.

Sempre in ordine all'argomento di cui trattasi, è stato inoltre avviato l'iter istruttorio per la predisposizione del decreto ministeriale relativo alla determinazione delle tariffe di terminale per l'anno 2010, decreto sul cui schema si è ancora in attesa di acquisire il preventivo parere del Ministero dell'economia e delle finanze.

Complessivamente, i pagamenti relativi al programma "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo", al quale ineriscono le linee dei suddetti interventi, come già specificato, ammontano al 97,6 per cento delle autorizzazioni di cassa.

Ciò premesso, si ritiene opportuno fare un breve accenno solo ad un'altra, tra le tante linee di attività connesse all'obiettivo in esame, ossia la statistica finalizzata alla sicurezza del trasporto.

Si riportano, di seguito, le principali attività condotte nel 2009 con riferimento a detta linea di attività:

- redazione, stampa e diffusione, ad oltre 3.000 utenti esterni e tramite il sito web dell'Amministrazione, del "Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti" - CNIT - e del "Diporto Nautico in Italia", pubblicazioni che riportano i risultati di oltre ottanta tra rilevazioni ed elaborazioni di settore condotte dall'Amministrazione e da altri Enti tra il 2008 ed il 2009;
- avvio delle rilevazioni ed elaborazioni per i nuovi "CNIT" e "Diporto Nautico";
- realizzazione, in ambito SISTAN (Sistema Statistico Nazionale - Cfr. D. Lgs 322/89) e d'intesa con l'ISTAT, di tutte le fasi di programmazione del Programma Statistico Nazionale 2011-2013 (PSN 2011-2013) relativamente a quanto di competenza dell'Amministrazione;
- partecipazione a riunioni sulle statistiche di settore presso Ministero, ISTAT ed Enti pubblici;
- aggiornamento della base dati degli enti centrali e periferici che collaborano con l'Ufficio di Statistica e dell'indirizzario dei clienti che annualmente ricevono CNIT e Diporto Nautico;
- raccolta ed elaborazione statistica, come previsto dagli obiettivi della Programmazione Strategica 2009, dei dati sugli incidenti per modo di trasporto - stradale, ferroviario, aereo e marittimo -, con produzione di rapporti di sintesi e per modo di trasporto, finalizzati ad analizzare lo stato e l'evoluzione di tali eventi;
- comunicazioni e trattamenti di dati personali provenienti da indagini inserite nei Programmi Statistici Nazionali e destinati a soddisfare le esigenze istituzionali dell'Amministrazione ai sensi del D. Lgs 196/03;
- fornitura ad enti pubblici e privati di dati statistici su trasporti ed infrastrutture.

L'accenno suindicato è finalizzato ad evidenziare le scarse risorse destinate al programma "Ricerca nel settore dei trasporti" nell'ambito della missione "Ricerca e innovazione" in cui rientrano anche le attività di indagini e studi di settore. Complessivamente, dette risorse sono state, nell'anno 2009, di euro 15.807.115,00. I pagamenti, per lo stesso anno, ammontano al 50,2 per cento circa delle autorizzazioni di cassa.

- ✓ *Mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo, nelle due accezioni della Safety e della Security*
- ✓ *Mantenimento dell'organizzazione tecnica ed operativa per la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in mare*
- ✓ *Interventi di controllo e vigilanza delle coste*
- ✓ *Attività finalizzate alla protezione dell'ambiente marino e alla tutela della biodiversità*
- ✓ *Rafforzare la cooperazione e il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo e confermare il ruolo leader e di supporto che intende svolgere la Guardia costiera nell'ambito dei precipi istituzionali"*

I cinque obiettivi strategici suindicati sono inerenti ad un unico programma “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”, la cui attuazione è di competenza esclusiva del Comando generale del Corpo delle Capitanerie, Corpo della Marina Militare, dipendente organicamente dal Ministero della difesa e funzionalmente da diverse Amministrazioni, tra le quali è ricompreso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

I compiti principali di detto Corpo possono essere ricondotti fondamentalmente a tre finalità: la sicurezza marittima, il soccorso della vita umana in mare, la polizia marittima.

Di seguito si sintetizzano i principali risultati raggiunti per ciascuno dei predetti obiettivi.

✓ ***Mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo nelle due accezioni della Safety e della Security.***

Nel corso dell'anno 2009, sono state assicurate le iniziative di competenza in materia di sicurezza della navigazione, nonostante le difficoltà finanziarie per tagli ai relativi fondi.

Nel dettaglio, per quel che riguarda le ispezioni, le visite e i controlli al naviglio nazionale ed ai loro documenti di bordo, in materia di safety, su un totale di 40.000 previsti, quale obiettivo prefissato, essi sono stati 49.868 (73.651 nel 2007, 68.593 nel 2008), con un sensibile ribasso, rispetto al passato, per le deficienze finanziarie a cui si è accennato.

Gli atti certificativi complessivamente rilasciati in materia risultano pari a 10.996 (13.629 nel 2007 e 18.658 nel 2008); mentre, a fronte di 354.562 navi da traffico e di linea arrivate nei porti italiani (376.116 nel 2008), sono stati registrati 184.245 interventi del personale del Corpo (193.504 nel 2008) finalizzati alla sicurezza del traffico mercantile. In proporzione, la percentuale di rapporto interventi/accosti si attesta, come per il passato, intorno al 52%.

Relativamente ai controlli di Port State Control a bordo delle navi estere, sono state effettuate 1.881 ispezioni P.S.C. su 7295 navi individuali straniere arrivate nei porti italiani, soggette a tali controlli. La percentuale fissata dall'obiettivo (ispezioni da effettuare pari almeno al 25% delle navi straniere arrivate, come da normativa internazionale) è stata, pertanto, assicurata, raggiungendo il 25,8%.

C'è da sottolineare, però, che il trend decisamente positivo registrato negli ultimi anni (36% nel 2005 e nel 2006, 33% nel 2007, e 29% nel 2008, che ha visto l'Italia ai vertici tra i Paesi della Comunità europea nell'esecuzione di controlli P.S.C. a bordo del naviglio mercantile, a garanzia dell'osservanza delle norme internazionali finalizzate alla sicurezza della navigazione marittima, conferma la sua fase di flessione in ragione delle sempre minori risorse finanziarie avute a disposizione, sia per l'aspetto della formazione specialistica, sia per l'esecuzione delle missioni del personale e per la retribuzione delle attività da espletare, spesso, in questi casi, fuori dell'orario e/o della sede di servizio.

A seguito di tali controlli sono stati emessi 351 provvedimenti di “fermo nave” e 9 provvedimenti di “nave bandita”, ossia di nave interdetta all'attracco nei porti dei Paesi aderenti al M.O.U. (Memorandum of Understanding). Anche le prescrizioni in ordine alla sicurezza delle navi da minacce terroristiche, internazionalmente denominata ship security, hanno impegnato il Corpo delle Capitanerie di porto (struttura responsabile in materia, nel settore dei trasporti marittimi) che, nella fase iniziale, ha programmato sia la formazione specialistica del personale incaricato delle verifiche, sia le ispezioni da eseguire, ai fini del rilascio della prevista certificazione.

Nel 2009, in particolare, sono stati approvati 84 piani di sicurezza nave (110 nel 2007 e 290

nel 2008) e sono stati rilasciati 402 certificati internazionali di security a navi nazionali che effettuano navigazione internazionale. Anche la sicurezza dei luoghi in cui avviene l'interfaccia nave/porto nei confronti di minacce terroristiche (internazionalmente denominata port facilities security) ha impegnato, sempre più, il personale del Corpo delle Capitanerie di porto in una delicata e prioritaria attività di verifica e controllo in tali aree individuate come critiche. Sono stati eseguiti controlli sia a terra, alle port facilities, sia a bordo delle navi straniere che attraccano nei porti italiani.

I risultati ottenuti possono essere considerati soddisfacenti. Nel dettaglio, gli esiti sono i seguenti:

- sono stati eseguiti ben 43.414 controlli alle port facilities (35.627 nel 2007 e 52.666 nel 2008) che, in termini di efficacia, supera il target prefissato di 30.000 controlli (obiettivo peraltro inizialmente ridotto, rispetto a quello prefissato nel 2008, in relazione alla continua riduzione delle risorse);
- i controlli alle navi straniere sono risultati 1.886, ossia poco più del 25% delle navi soggette arrivate, in linea con quanto, in fase di previsione, era stato programmato.

Sempre in materia di security si registrano, dal punto di vista operativo, 4.936 missioni antiterrorismo eseguite dalla componente navale della Guardia costiera, contro le oltre 6.000 del 2008.

✓ ***Mantenimento dell'organizzazione tecnica ed operativa per la salvaguardia della vita umana in mare.***

In relazione al prioritario obiettivo di assicurare efficienza e prontezza operativa nell'attività di ricerca, soccorso ed assistenza in mare, nell'ambito dell'organizzazione definita dalla Convenzione di Amburgo 1979, sono state poste in essere, con riferimento alle previste fasi operative ed in funzione dei fondi disponibili, tutte le iniziative possibili per:

- mantenere al meglio i mezzi aeronavali già in esercizio, anche al fine di garantirne la rispondenza ai requisiti di sicurezza fissati dalla normativa di settore, particolarmente rigida con riferimento alla componente aerea;
- assicurare ai mezzi terrestri le dovute revisioni ed i controlli periodici alle varie componenti meccaniche, elettriche e strutturali;
- scongiurare malfunzionamenti alle molteplici apparecchiature di bordo ed ai sistemi di radiocomunicazione presenti anche nelle sale/centrali operative del Corpo.

Inoltre, sono state eseguite apposite frequenti esercitazioni periodiche presso le varie sedi periferiche, svolte anche congiuntamente ad altre Amministrazioni e pure a livello internazionale, per verificare e sviluppare l'efficienza e la prontezza operativa (di personale e mezzi) nelle situazioni di emergenza, anche al fine di misurare i tempi di intervento, cercando di ridurli il più possibile, nonché per mantenere una costante preparazione professionale specialistica del personale dedicato al delicato settore.

Complessivamente si sono assicurati:

- 294 giorni di disponibilità operativa dei mezzi navali, terrestri ed aerei rispetto al numero di giorni programmati di 284;
- 11.739 missioni di addestramento da parte dei mezzi navali (15.364 nel 2007 e 13.321 nel 2008), che configurano il raggiungimento dell'obiettivo minimo prefissato per l'intero anno (10.000), seppur contenute rispetto al passato.

Dal punto di vista prettamente operativo, nel periodo in esame, la gestione delle sale operative delle Capitanerie di porto e degli uffici dipendenti, coordinate dagli M.R.S.C. –

maritime rescue subcenter – ubicati presso ognuna delle quindici Direzioni marittime, ha fatto complessivamente registrare:

- 4.602 operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate (5.606 nel 2007, 4.699 nel 2008);
- 4.318 missioni di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali (4.749 nel 2008);
- 22.195 persone soccorse e/o assistite (26.509 nel 2007, 33.698 nel 2008);
- 2.669 unità da traffico, pesca e diporto soccorse e assistite;
- 104.834 miglia percorse dalla componente navale, per ricerca e soccorso;
- 252 ore di volo eseguite dalla componente aerea, per ricerca e soccorso;
- 1.877 missioni aeronavali espletate per trasporto di ammalati e traumatizzati.

Sempre in tema di SAR, con particolare riferimento all'attività connessa all'immigrazione clandestina, si evidenzia che, in generale, il numero degli eventi legati al flusso migratorio, alle operazioni in mare e agli sbarchi a terra, nel 2009 è sensibilmente diminuito. Per meglio valutare le dimensioni del fenomeno nel predetto anno, si rammentano i principali dati di confronto del 2008: 26.601 clandestini soccorsi/assistiti, 315 unità intercettate e 22.019 interventi tra ispezioni a terra ed eventi in mare.

Nel 2009, la maggior parte delle operazioni in mare è avvenuta nelle acque della Sicilia (più del 90%), mentre la parte residuale si è concentrata in quelle della Sardegna (8%) e della Calabria (1%). Si ritiene interessante segnalare che il 31% degli interventi di soccorso è avvenuto in area di responsabilità SAR maltese.

Complessivamente, l'anno in esame ha fatto registrare:

- 155 eventi di immigrazione clandestina in mare,
- 9.249 persone soccorse/recuperate, di cui 649 consegnate ad Autorità straniere;
- 149.965 miglia percorse dalla componente navale ;
- 406 ore di volo della componente aerea;
- 5011 missioni di vigilanza dei mezzi aeronavali;
- 11269 ispezioni e controlli a terra, nelle zone interessate dal fenomeno.

Rilevante è stata anche l'attività svolta dalla Centrale Operativa del Comando Generale I.M.R.C.C. (international maritime rescue coordination center) che, tra l'altro, ha coordinato varie operazioni complesse a carattere anche internazionale (soprattutto con riferimento alle numerose e difficili operazioni di salvataggio rese necessarie nello Stretto di Sicilia e legate al fenomeno migratorio clandestino via mare) ed ha gestito le centinaia di telefonate di emergenza pervenute al "Numero blu" 1530 originate da rete mobile, nonché tutti gli allerta satellitari Cospas/Sarsat, Inmarsat blue box ecc.

Nell'insieme, con riferimento all'attività di contrasto del fenomeno migratorio, l'obiettivo massimo preventivato di 18.000 interventi (preventivi e non) sia in mare che a terra non è stato raggiunto, attestandosi a 16.150, in ragione delle minori esigenze legate al predetto calo dei flussi.

#### ✓ *Interventi di controllo e vigilanza delle coste.*

L'attività in questione concerne le azioni poste in essere dai Comandi periferici delle Capitanerie di Porto per la prevenzione e la repressione degli abusi sul demanio marittimo, il corretto svolgimento della navigazione da diporto e la tutela dei bagnanti.

In particolare, con riferimento alla vigilanza demaniale, sono stati effettuati controlli preventivi finalizzati alla verifica del rispetto dei titoli concessori e sono state eseguite approfondite ispezioni per scongiurare fenomeni di attendamenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni abusive, ovvero di abusivo ampliamento di concessioni esistenti.

Durante la stagione estiva tali controlli si sono concentrati sugli stabilimenti balneari, per verificare la regolarità delle strutture, accertando la loro corrispondenza alle clausole concessorie ed alla normativa di settore. Tale attività, espletata soprattutto nel secondo semestre, è stata spesso predisposta di concerto con la competente autorità giudiziaria e le forze di polizia locali, nonché con le amministrazioni comunali; ciò allo scopo di procedere, quando possibile, alle demolizioni d'ufficio delle opere abusive.

Interessanti sono i risultati ottenuti, valutate soprattutto le minori risorse avute, che evidenziano un positivo grado di conseguimento dell'obiettivo prefissato (160.000 controlli):

- 190.021 controlli effettuati a terra (261.279 nel 2007 e 217.957 nel 2008);
- 10.514 missioni svolte dai mezzi aeronavali (12.869 nel 2007 e 11.364 nel 2008);
- 2.016 notizie di reato inviate all' A.G. (2.565 nel 2007 e 1.987 nel 2008);
- 810 sequestri penali eseguiti (566 nel 2007 e 569 nel 2008).

In merito alla fase operativa concernente i controlli sull'attività diportistica, è stata privilegiata, come in passato, un'azione di vigilanza e prevenzione su quei comportamenti in grado di costituire pericolo per l'incolumità dei bagnanti e degli utenti del mare in genere. Le attività oggetto di maggiore sorveglianza e repressione sono state quelle dei natanti e delle moto d'acqua che attraversano ad alta velocità le fasce di mare interdette.

Le azioni di cui sopra si sono concretizzate in 63.542 controlli effettuati in mare dalle motovedette (91.310 nel 2007 e 85.240 nel 2008), con 5.222 infrazioni rilevate e 95.015 controlli a terra eseguiti dal personale militare (123.821 nel 2007, 107.034 nel 2008), con 1.948 infrazioni rilevate. A seguito di tale attività sono state trasmesse 103 notizie di reato all'A.G. ed eseguiti 37 sequestri penali e 193 sequestri amministrativi. Inoltre, in favore dei diportisti che navigano sul lago di Garda, sul lago Maggiore e sul lago di Bolsena, è stato attivato, in loco, il dispositivo che vede impegnati uomini e mezzi navali della Guardia costiera per emergenze di soccorso e pronto intervento nelle acque dei citati laghi, in sinergia con i mezzi di altre Amministrazioni (Carabinieri, Vigili del fuoco, ecc.).

L'obiettivo stabilito ad inizio anno, che prevedeva in materia di diporto un minimo di 140.000 controlli, è stato raggiunto e superato con complessivi 158.557 controlli (192.274 nel 2008). Sempre in tema di navigazione da diporto si segnalano:

- 1.923 unità da diporto soccorse/assistite (2.391 nel 2007, 2.106 nel 2008);
- 5.428 diportisti soccorsi/assistiti (5.890 nel 2007, 5.690 nel 2008);
- 279 sinistri che hanno coinvolto unità da diporto (191 nel 2007, 230 nel 2008);
- 25 navi iscritte negli appositi registri e 17 cancellate;
- 2.534 imbarcazioni iscritte e 1.308 cancellate;
- 16.466 patenti nautiche rilasciate, 22.360 convalidate, 373 revocate e 5 sospese.

Per ciò che concerne la tutela dei bagnanti, l'attività di vigilanza lungo la costa è stata incrementata, per quanto possibile, in funzione delle risorse avute in corso di gestione, eseguendo sopralluoghi giornalieri sulle spiagge, con appositi nuclei di personale militare che hanno particolarmente sorvegliato quelle incustodite e prive di attrezzature, nonché presenziando gli specchi acquei più frequentati per balneazione. I risultati sono stati i seguenti:

- 1.309 bagnanti soccorsi/assistiti (3.899 nel 2007, 1.572 nel 2008);
- 85.947 sopralluoghi del personale sulle spiagge (108.412 nel 2007, 97.253 nel 2008);
- 47.682 controlli in mare sull'osservanza delle ordinanze balneari (80.851 nel 2007, 66.083 nel 2008), con 1.601 infrazioni rilevate (2.135 nel 2007, 1.773 nel 2008).

In virtù dei suddetti risultati, l'obiettivo prefissato di 110.000 controlli è stato raggiunto, con 133.629 controlli. Infine, si segnalano, nell'anno in esame, 119 interventi per il recupero di

altrettanti bagnanti annegati e 40 per persone decedute in attività subacquea.

✓ **Attività finalizzate alla protezione dell'ambiente marino e alla tutela delle biodiversità.**

Per quanto riguarda la tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e la difesa delle riserve marine e del patrimonio archeologico sommerso, l'attività si è concretizzata in controlli lungo tutta la fascia costiera e sulle aree protette, con interventi preventivi e, laddove necessario, con azioni repressive. Complessivamente, la componente aeronavale della Guardia costiera ha eseguito:

- 10.081 missioni per vigilanza ecologica (12.795 nel 2007, 12.044 nel 2008);
- 14.111 missioni antinquinamento (17.965 nel 2007, 16.821 nel 2008);
- 8.653 missioni di monitoraggio acqua (11.240 nel 2007, 9.468 nel 2008);
- 7.842 missioni per vigilanza archeologica (8.151 nel 2007, 7.776 nel 2008);
- 8.775 missioni di vigilanza riserve marine (8.201 nel 2007, 8.667 nel 2008).

Il personale a terra, specializzato in materia, ha svolto 136.431 controlli per tutela ambientale (200.475 nel 2007 e 168.823 nel 2008), mentre i militari appartenenti ai Nuclei subacquei del Corpo hanno eseguito 5.195 interventi per la difesa del patrimonio archeologico (8.857 nel 2007 e 7.085 nel 2008).

In totale, a fronte dei previsti 170.000 controlli in mare e a terra per tutela ambientale, e delle prefissate 12.500 missioni navali per la tutela del patrimonio archeologico e delle riserve marine, ne sono stati, rispettivamente, realizzati 192.218 e 15.637, con un positivo indice di efficacia ma, anche in questo caso, per inadeguatezza delle risorse finanziarie, con un sensibile ridimensionamento rispetto al 2008 (238.735 e 16.122).

A seguito di tale attività si sono registrati:

- 124 sequestri penali (81 nel 2007, 47 nel 2008) e 304 notizie di reato all'A.G. per inquinamento (415 nel 2007, 221 nel 2008);
- 6 sequestri penali (2 nel 2007, 4 nel 2008) e 32 notizie di reato all'A.G. in materia di beni archeologici sommersi (28 sia nel 2007, sia nel 2008);
- 14 rinvenimenti di reperti archeologici (11 nel 2007, 27 lo scorso anno).

Nel corso del 2009, complessivamente, si sono avuti 147 casi di grave/medio inquinamento (89 nel 2007 e 66 nel 2008), nonché 398 casi di piccoli inquinamenti (476 nel 2007 e 447 lo scorso anno), con 895 interventi del personale del Corpo per disinquinamento (1.736 nel 2007, 1.801 nel 2008).

Per quanto riguarda, invece, gli interventi di vigilanza e controllo sull'attività di pesca, si evidenzia che ne sono stati effettuati, sia in mare che a terra, complessivamente 225.422 (273.303 nel 2007 e 250.805 nel 2008), raggiungendo, così, l'obiettivo massimo prefissato di 160.000 controlli.

Nello specifico, i controlli eseguiti a terra sono stati 193.396 (222.769 nel 2007 e 207.201 nel 2008) e hanno interessato sia i punti di sbarco del pescato, sia i luoghi di vendita e consumo del prodotto stesso. Nel mese di dicembre, inoltre, si è svolto uno specifico programma denominato "Pesce OK", che prevede un particolare ed intenso controllo sulla filiera, a livello nazionale, a tutela dei consumatori in occasione degli acquisti per le festività Natalizie (lotta alle frodi alimentari). I controlli effettuati in mare a bordo dei pescherecci sono stati, invece, 32.026 (50.534 nel 2007 e 43.604 nel 2008). I risultati dell'attività operativa svolta sono complessivamente i seguenti:

- 16.429 missioni aeronavali (21.764 nel 2007, 19.367 nel 2008);
- 1.152 notizie di reato (1.027 nel 2007, 787 nel 2008);

- 5.104 illeciti amministrativi (5.246 nel 2007, 4.051 nel 2008);
- 14.479 attrezzi da pesca sequestrati (5.512 nel 2007, 2.364 nel 2008);
- 684.104 Kg. di pescato sequestrati (821.026 nel 2007, 368.888 nel 2008).

✓ ***Rafforzare la cooperazione e il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo e confermare il ruolo leader e di supporto che intende svolgere la Guardia costiera nell'ambito dei precipui compiti istituzionali***

L'obiettivo in questione è finalizzato a favorire i migliori interventi e risultati in materia di sicurezza e soccorso in mare, attraverso accordi e sinergie tra gli stati frontalieri e con il contributo che, da tempo, la Guardia costiera italiana è in grado di fornire alle similari organizzazioni straniere per la sua eccellenza nell'ampio panorama dei servizi da essa resi in ambito marittimo.

In particolare, per il 2009, è stato organizzato e gestito il primo Forum delle Guardie costiere del Mediterraneo al fine di offrire un' importante occasione di scambio di esperienze attraverso cui rafforzare la volontà di attuare la cooperazione nel settore e giungere all'elevazione e armonizzazione dei servizi di guardia costiera interessati, come necessario presupposto per una maggiore protezione delle coste e degli interessi marittimi nazionali.

Il Forum si è svolto a Genova il 6 e 7 maggio, con l'intervento del Ministro e la partecipazione di 21 Stati, oltre l'Italia e l'UE per la quale è intervenuto il Vice Presidente della Commissione e il Commissario ai Trasporti. È stato strutturato in cinque sessioni, oltre quella introduttiva e conclusiva, durante le quali i partecipanti hanno affrontato le seguenti tematiche: monitoraggio del traffico marittimo, addestramento e cooperazione regionale, ambiente marino, sicurezza della vita umana in mare. La manifestazione ha suscitato grande interesse e volontà di consolidare l'esperienza, con l'auspicio che da strumento per la cooperazione settoriale possa trasformarsi in un organismo strutturato con regole proprie sul modello di quelli esistenti nel Nord Atlantico e nel Nord Pacifico.

Complessivamente, i pagamenti relativi al programma "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste" costituiscono l'82,9 per cento delle autorizzazioni di cassa.

***Priorità politica 4 "Ammodernamento del Ministero***

***Obiettivi strategici correlati:***

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

L'obiettivo in questione insiste sul programma "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza, all'interno della missione 32 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza", che comprende anche il programma "Indirizzo politico".

Come specificato nel paragrafo 1 "*Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche*" al quale si rinvia, nel 2009 tutte le strutture dell'Amministrazione sono state coinvolte nel processo di completamento della riorganizzazione del Ministero ai sensi del decreto legge 16 maggio 2008, n. 85, convertito, con modificazioni, nella legge 14 luglio 2008, n. 121, che ha richiesto un impegno particolare al personale chiamato, in alcuni casi, a cambiare le proprie attività di competenza, in altri a gestire processi aggiuntivi.

Nel medesimo anno, mentre la valorizzazione delle risorse umane è rimasta penalizzata sul fronte dell'attività formativa, per la quale i fondi a disposizione sono risultati assolutamente esigui,

non consentendo un incremento della stessa, è invece proseguito il miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche.

Tali innovazioni, tra l'altro, hanno riguardato i seguenti ambiti:

#### Sistema dei controlli interni.

Tale sistema è costituito:

- dal sistema di controllo strategico (SISTRA), che consente il monitoraggio dello stato di attuazione della direttiva annuale del Ministro per l'attività e la gestione amministrativa mediante la raccolta delle informazioni dai Centri di responsabilità amministrativa e la valutazione del grado di raggiungimento degli obiettivi. Attraverso un apposito "cruscotto direzionale", il sistema permette di visualizzare graficamente il livello di raggiungimento delle priorità politiche, degli obiettivi strategici e degli obiettivi operativi;
- dal sistema di controllo di gestione (SIGEST), che costituisce uno strumento di supporto allo svolgimento delle attività operative dei predetti Centri di responsabilità, consentendo di verificare che le risorse disponibili siano utilizzate efficientemente per il raggiungimento degli obiettivi dell'organizzazione;
- dal sistema di contabilità finanziaria e di contabilità economico-patrimoniale, SICOGE-COINT, messo a disposizione dal Ministero dell'economia e delle finanze, che ha sostituito il SICONTE utilizzato precedentemente dal Ministero per la determinazione dei costi, diversi da quelli del personale, ai fini del controllo di gestione.

Il sistema SICOGE-COINT è stato attivato presso questo Ministero proprio nel 2009, mentre i sistemi SISTRA e SIGEST risultano attivi già dal 2004. Nel 2009, peraltro, è stata completata la migrazione di detti sistemi SISTRA e SIGEST dalla precedente piattaforma tecnologica utilizzata dal Ministero alla nuova operante nell'ambito del Sistema pubblico di connettività (SPC), acquisita dal CNIPA e messa a disposizione di tutte le Amministrazioni.

L'importanza dei menzionati sistemi di controllo risulta accresciuta rispetto agli anni precedenti, in quanto gli stessi costituiscono strumento indispensabile ai fini dell'attuazione della nuova normativa in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni, introdotta dalla legge delega 4 marzo 2009, n. 15 e dal connesso decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 15.

#### Sito internet

Allo scopo di garantire una corretta esposizione verso l'esterno della nuova struttura del Ministero e nelle more della definitiva organizzazione redazionale ed informativa, è stato registrato il nuovo dominio *mit.gov.it* e realizzato il sito internet unificato del nuovo Ministero che accorpa in un'unica struttura informatica l'accesso alle aree di competenza dell'ex Ministero delle infrastrutture e dell'ex Ministero dei trasporti e degli uffici di diretta collaborazione del Ministro. La realizzazione del sito, sia come attività grafica che di programmazione, e la gestione dei suoi contenuti avvengono a cura del personale interno dell'Amministrazione.

#### Posta elettronica

Il servizio di posta elettronica, consistente nella gestione di circa 11.000 caselle tra sedi centrali e periferiche, nonché nel re-indirizzamento di circa 10.000 caselle del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, è stato completamente internalizzato con l'esclusione della PEC e regolarmente gestito nel rispetto degli SLA previsti.

### Comunicazione

Riguardo alla comunicazione, la nuova struttura competente in materia si è affiancata alle strutture interessate per la definizione delle campagne pubblicitarie sulla sicurezza stradale (campagna “Sulla buona strada”) e del PON Reti e Mobilità 2007-2013, fornendo un valido supporto per una più corretta definizione di obiettivi, strumenti e messaggi delle due campagne citate.

E’ stata inoltre iniziata un’attività tesa ad acquisire una più completa conoscenza dei contenuti delle manifestazioni di possibile interesse dell’Amministrazione, anche al fine di coordinare l’eventuale partecipazione delle strutture ministeriali ottenendo un contesto d’immagine più aggregato dell’Amministrazione stessa.

A tale ultimo scopo è stata iniziata un’attività di studio per brochure e divulgativi che descrivano correttamente la “mission” ministeriale e gli obiettivi che, attraverso di esse, l’Amministrazione si è posta.

Infine, nell’ultima parte dell’anno, è stato predisposto il Piano di Comunicazione 2010, coinvolgendo nella fase di analisi le varie strutture dell’Amministrazione, trasmesso al Dipartimento per l’informazione e l’editoria della Presidenza del Consiglio.

### Ottimizzazione e digitalizzazione dei processi amministrativi

La revisione dei flussi documentali ha subito alcune modifiche soprattutto riguardo all’organizzazione deputata al ricevimento e dematerializzazione della posta in arrivo .

Al riguardo, l’Amministrazione ha ritenuto opportuno evitare il concentramento massivo presso pochi punti di raccolta, preferendo la gestione della documentazione in entrata secondo l’attuale organizzazione nella quale ciascuna struttura riveste autonomia gestionale .

Tale modifica, ha comportato una rilettura del progetto esecutivo, con il conseguente slittamento di alcune fasi.

### Banca dati per il monitoraggio delle infrastrutture strategiche

Il progetto Banca Dati per il Monitoraggio delle Infrastrutture Strategiche, ad uso della Struttura Tecnica di Missione, è finalizzato a garantire la disponibilità di dati costantemente aggiornati e certificati sullo stato di avanzamento degli interventi e per la conseguente possibilità di programmare la spesa per le infrastrutture strategiche.

Il progetto per la realizzazione del nuovo sistema informativo ha ottenuto il parere positivo condizionato dal CNIPA ed è in fase di pubblicazione il relativo bando di gara.

Al fine di razionalizzare il sistema di Monitoraggio delle Grandi Opere, l’Amministrazione ha inteso rivedere l’universo dei processi anche al fine di migliorare la capacità di analisi dei dati rivenienti dal monitoraggio, omogeneizzare le tecnologie in uso presso il Ministero ed introdurre una soluzione completa ed integrata dalla rilevazione del dato originario (proveniente in gran parte da sistemi che lo gestiscono dalla genesi dell’opera) al cruscotto di monitoraggio destinato all’Alta Direzione, dati che dovranno essere resi disponibili anche sulle più diffuse piattaforme mobili .

A tale proposito, a seguito di apposita indagine conoscitiva, l’Amministrazione ha rilevato che la maggioranza delle informazioni richieste dall’attuale versione del Sistema Informativo per il Monitoraggio delle Grandi Opere (sviluppato in ambiente ARTEMIS 7.0), sono già presenti (e

quindi acquisibili direttamente dal *back office*) sui sistemi informativi di gestione progettuale degli Enti principalmente interessati dagli interventi della legge obiettivo, ANAS e RFI .

I suddetti sistemi informativi sono tutti implementati in ambiente SAP, ambiente peraltro già utilizzato anche dall'Amministrazione per la gestione delle risorse umane tramite il modulo SAP HCM .

Tale condizione, ha comportato l'inevitabilità di individuare SAP quale ambiente di riferimento per lo sviluppo della nuova release del Sistema Informativo per il Monitoraggio delle Grandi Opere.

#### Archivio nazionale strade

Il progetto è confluito nell'ambito del tavolo tecnico riguardante la compliance TMC del grafo Albo Autotrasportatori.

#### Integrazione delle piattaforme telematiche Albo Autotrasportatori - UIRNET

A seguito di diverse, separate iniziative per lo sviluppo e la gestione di servizi di infomobilità da rendere su apposite piattaforme telematiche da parte di UIRNET e dell'Albo Autotrasportatori, si è ritenuto opportuno delegare alla competente struttura ministeriale l'azione di integrazione e coordinamento delle attività.

Nel corso del 2009, sono stati effettuati diversi incontri con i rappresentanti di UIRNET e dell'Albo, dai quali è emerso come tali progetti rappresentino due grandi opportunità di sviluppo per la logistica e l'infomobilità sul territorio nazionale, con diversi elementi di potenziale integrazione ma anche di indubbia sovrapposizione.

Si è pertanto proceduto a una parziale rivisitazione dei due progetti, attualmente in stati diversi di avanzamento, sotto il controllo e il coordinamento dell'Amministrazione.

In particolare, è stata prevista un'unica procedura di certificazione delle informazioni di traffico, concentrando presso il CCISS tutte le informazioni afferenti alle piattaforme telematiche e prevedendo la realizzazione di un unico Enterprise Data Warehouse alimentato dalle diverse fonti e dal quale i diversi soggetti potranno prelevare dati e informazioni con i quali confezionare i servizi da rendere disponibili sui portali tematici, sia a carattere gratuito (l'Albo per i propri associati e UIRNET per l'utenza generica) che a valore aggiunto (*marketplace* di UIRNET) .

Successivamente, tale unica fonte informativa permetterà integrazioni anche con altri sistemi già sviluppati (si pensi alle diverse iniziative regionali a carico del PON Trasporti), in corso di implementazione e con le strutture di futura realizzazione a livello locale, in un'ottica di "federazione" di sistemi che localmente gestiscono informazioni di dettaglio in piena autonomia, ma che ne condividono la valenza in ambito nazionale .

A tale scopo, sono stati attivati due distinti tavoli tecnici, uno per la certificazione dei dati e l'altro per garantire la compliance TMC al grafo dell'Albo dell'Autotrasporto .

#### PICOGE – MP (Piattaforma telematica Integrata per il COntrollo e la GEstione delle Merci Pericolose)

Il progetto PICOGE-MP prevede lo sviluppo di un'architettura logistica per il trasporto intermodale delle merci pericolose definita in un protocollo codificato, d'intesa con le Regioni e i principali attori coinvolti, che sia di indirizzo per:

- 1) la definizione di standard nell'informatizzazione del controllo accessi ai nodi logistici,
- 2) la predisposizione di procedure codificate nella gestione delle emergenze dovute ad incidenti

per sversamenti di liquidi o per criticità nel flusso della viabilità,

3) la definizione di una piattaforma tecnologica innovativa e competitiva.

L'obiettivo atteso con lo scenario appena descritto, sarà la stesura delle "Linee Guida a livello nazionale per l'implementazione e la gestione dei sistemi ITS per il controllo e monitoraggio del trasporto delle merci pericolose"; un documento che costituirà punto di riferimento vincolante per tutti gli operatori del settore.

Il progetto PICOGE-MP può essere visto come un primo macro lotto funzionale che troverà applicazione nell'area coinvolta dalle Regioni Obiettivo Convergenza (Campania, Puglia, Calabria e Sicilia), mentre le fasi successive si concentreranno, in maniera modulare, per estendere il controllo e l'integrazione gestionale, all'intero territorio nazionale, con la possibilità di interagire con i sistemi comunitari già sviluppati, in corso di realizzazione oppure in fase progettuale a livello architettuale.

Il progetto nasce dall'attento studio delle realtà già sviluppate sul territorio nazionale (tra le quali il progetto UIRNET, la piattaforma telematica dell'Autotrasporto), e dall'esperienza maturata sia in ambito internazionale che nazionale con il progetto Sperimentazione Nazionale Sicurezza Trasporto Merci Pericolose (SNSTMP), realizzato nella Regione Lombardia, su tematiche affini allo sviluppo di tecnologie concorrenti al controllo e gestione del trasporto delle merci pericolose.

Due elementi risultano innovativi e caratterizzanti del progetto PICOGE rispetto alle soluzioni già implementate, o in corso di sviluppo:

- il governo del trasporto delle merci pericolose;
- messa a sistema dei nodi portuali.

Partendo dal presupposto di mettere in rete i progetti di gestione delle merci pericolose e di informatizzazione degli accessi ai porti sviluppati nelle Regioni Campania, Sicilia e Puglia, PICOGE rappresenterebbe l'elemento trainante e di guida allo sviluppo futuro dei progetti locali, fornendo delle indicazioni procedurali e tecnologiche che permettano ai diversi sistemi di dialogare tra di loro.

Elemento imprescindibile per raggiungere tale obiettivo sarà lo sviluppo di un'Architettura aperta e interoperabile sviluppata in compatibilità con l'Architettura ARTIST e che segua le linee guida dell'Architettura Europea EITSA (European ITS Framework Architecture).

Il progetto è caratterizzato dalla componente intermodale, che trova la sua maggiore applicazione nel trasporto su gomma e nell'interfaccia con le operazioni legate al trasporto delle merci in ambito interportuale, e soprattutto, portuale. Tale ultimo aspetto potrà sfruttare lo sviluppo del sistema VTS.

Complessivamente, i pagamenti relativi al programma "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza", al quale ineriscono l'obiettivo strategico in parola e le attività correlate ammontano al 75,2 per cento circa delle autorizzazioni di cassa, mentre i pagamenti relativi al programma "Indirizzo politico", facente parte della stessa missione "Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni Pubbliche" ammontano al 65,7 per cento delle autorizzazioni di cassa.

Infine, per completezza di esame, si riporta di seguito il rapporto dei pagamenti rispetto alle autorizzazioni di cassa dei seguenti programmi di bilancio non indicati precedentemente:

- "Sistemi stradali, autostradali e intermodali: 63,5 per cento";
- "Infrastrutture portuali e aeroportuali: 40,1 per cento;
- "Logistica e intermodalità": 64,7 per cento
- "Fondi da assegnare": 0.

*5. Nuove metodologie per la misurazione dei risultati dell'azione amministrativa proposte dal Comitato Tecnico scientifico per il controllo strategico nelle Amministrazioni dello Stato*

Detto Comitato nelle linee guida indicate in premessa ha evidenziato l'esigenza di pervenire all'adozione di nuove metodologie di misurazione dei risultati dell'azione amministrativa, utilizzando indicatori significativi in ordine alla realizzazione fisica e all'impatto sociale dell'azione pubblica, superando l'ottica tradizionale di misurazione in termini descrittivi delle attività svolte.

A tale scopo, dallo scorso anno si è sperimentata una modalità di misurazione delle azioni dell'Amministrazione correlate alla Sicurezza in alcuni settori di competenza, secondo le indicazioni fornite dal Comitato in parola. Anche per quest'anno è proseguita detta sperimentazione, per la quale si rinvia alla tav.6 allegata con relativo commento.