

Est, Centro-Nord, Sud e Isole), l'ultimo bollettino meteo pubblicato sul sito dell'Aeronautica militare o di essere messo in contatto con l'operatore.

L'impulso di innovazione dato al centralino telefonico 1518, con la messa in esercizio dei servizi elencati, ha notevolmente diminuito i tempi di attesa dell'utenza, aumentando la capacità del servizio e diffondendo così una maggiore informazione sull'infomobilità a livello nazionale.

Il sistema IVR serve oltre 20.000 cittadini/utenti al mese.

Nel corso dell'anno sono state "risolte" da operatore n. 368.160 chiamate di cittadini per informazioni di traffico.

Ulteriori 300.410 contatti sono stati "risolti" da tecnologia IVR (Interactive Voice Response), con proposizione di bollettini macroregionali o nazionali direttamente richiesti dai cittadini chiamanti.

Ulteriori 49.180 cittadini hanno fruito dei bollettini meteorologici distribuiti sempre tramite IVR.

#### Servizio di raccolta e distribuzione delle informazioni

La medesima Centrale Operativa del CCISS ha raccolto, nel corso del 2010, n. 721.828 informazioni di traffico, di cui oltre il 75% ricevute con sistemi automatici.

Queste informazioni sono state diffuse:

- su circa

- a) 13.000 bollettini radiofonici in onda sui canali radiofonici della Rai (Radio1, Radio2, Radio3);
- b) 2.000 bollettini radiofonici notturni in onda su Isoradio;
- c) 7.000 ore di conduzione in diretta del canale radiofonico Isoradio;
- d) 7.000 bollettini televisivi in onda su RaiNews24 e Rai3;
- e) 25.000 bollettini radiofonici macroregionali diffusi tramite IVR dal 1518;

- sul portale web del CCISS ([www.cciss.it](http://www.cciss.it)) visitato, nel solo mese di dicembre 2010, da 757.955 utenti;

- su oltre 4 milioni di dispositivi di navigazione dotati del sistema RDS-TMC.

#### Ampliamento del Data Base delle Località e infomobilità locale

Sempre nel corso dell'anno 2010 è stato significativamente ampliato il DB delle località al servizio del sistema RDS-TMC di diffusione degli eventi di traffico tramite strumenti di navigazione.

Il numero dei punti del grafo è stato portato dagli originari 13.000 agli attuali 46.000.

Ciò ha reso possibile l'ampliamento del servizio di captazione e diffusione delle informazioni di traffico in ordine alle principali strade provinciali del Paese e alle principali città e aree metropolitane.

In quest'ottica sono stati inoltre avviati contatti con molte realtà locali per consentire lo scambio di dati di traffico anche a livelli di dettaglio e gradularità geografica che non erano mai precedentemente stati oggetto di interesse da parte del CCISS.

Sono stati inoltre avviati:

- il progetto di implementazione di una modellistica *ad hoc* per l'elaborazione di previsioni di traffico da diffondere tramite il canale televisivo e il canale web. Detta attività dovrebbe concludersi con l'avvio in esercizio dei relativi servizi entro la fine del 2011;
- l'implementazione di applicazioni mobili (fruibili tramite i principali smartphone), con l'obiettivo, oltre che di diffondere l'informazione in modo sempre più capillare, di dotare il CCISS di una propria sensoristica mobile a supporto delle attività di validazione e certificazione delle informazioni, nonché di adeguato e puntuale monitoraggio dell'evoluzione delle stesse.

#### Incremento dei controlli su strada

L'attività di controllo sull'autotrasporto è svolta dal personale del Ministero in collaborazione con il servizio di Polizia stradale del Ministero dell'interno e con il Ministero del

lavoro e delle politiche sociali, allo scopo di estendere le verifiche anche agli aspetti connessi alla regolarità del rapporto di lavoro tra il conducente e l'impresa.

Le pattuglie a composizione mista, come sopra specificato, con l'ausilio dei 27 Centri Mobili di Revisione in dotazione delle Direzioni Generali Territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, eseguono un controllo integrato, ovvero:

- il controllo tecnico sui veicoli, volto a verificare l'efficienza tecnica del veicolo, con l'utilizzo dei predetti Centri mobili di revisione (CMR) e delle altre apparecchiature a disposizione del personale del Dipartimento per i trasporti (ad esempio pese mobili);
- il controllo sul conducente, volto a verificare la posizione del conducente, con riferimento alla regolarità del rapporto di lavoro, il rispetto dei tempi di guida e di riposo e l'uso di alcool o sostanze stupefacenti;
- il controllo sulla regolarità della documentazione amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.

In tal modo, la sicurezza stradale viene valutata nell'intero complesso delle regole che disciplinano l'autotrasporto.

Gli interventi operativi sono pianificati dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici a livello trimestrale e poi aggiornati con cadenza mensile; inoltre, vengono programmate, per ogni mese, otto giornate di operazioni concertate mettendo in campo contestualmente e per più giorni di seguito tutti i CMR disponibili.

Di seguito si riportano i dati dei controlli effettuati nel 2010 con i Centri mobili di revisione:

- operazioni programmate ed effettuate	n. 2.404
- veicoli italiani	n. 24.386
- veicoli comunitari	n. 8.613
- veicoli extracomunitari	n. <u>1.880</u>
Totale Veicoli Controllati	n. 34.879

- infrazioni accertate e provvedimenti sanzionatori adottati n. 37.244

In collaborazione con l'Ufficio di Coordinamento delle Forze di Polizia del Ministero dell'Interno, sono stati individuati modelli e strumenti per il potenziamento e la semplificazione dei controlli da estendere alle altre Forze dell'ordine.

Inoltre, è proseguito, fino al 31 marzo 2010, il progetto sperimentale di vigilanza congiunta degli ispettori del Ministero del lavoro e delle politiche sociali alle operazioni di controllo sui tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli commerciali in Veneto, Liguria e Puglia, iniziato il 1° settembre 2009.

Nel corso di tale progetto, sono stati controllati n. 2.615 conducenti di veicoli commerciali.

Oltre alle attività operative suindicate, notevole è stato, nel settore, anche l'impegno in materia di regolazione. In particolare:

- sono state esaminate, in relazione alle modifiche normative di cui alla legge 29 luglio 2010, n.120, e alla legge 4 agosto 2010, n.127, le ulteriori problematiche applicative ed emanate, di concerto con il Ministero dell'Interno-Direzione Polizia Stradale, disposizioni operative in materia di controllo dell'autotrasporto di merci;
- sono stati conclusi, in collaborazione con il Dipartimento delle politiche comunitarie, il Ministero dell'interno ed il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, gli adempimenti per il recepimento delle direttive 2009/4/CE sulle contromisure volte a prevenire e rilevare la manipolazione delle registrazioni dei tachigrafi e 2009/5/CE, relativa a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, e per la completa attuazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;



- sono state predisposte le bozze del decreto legislativo che il Governo ha approvato in data 26 novembre 2010 per il recepimento delle suddette direttive, nonché le proposte di modifica del decreto legislativo n. 286/2005 sulla scheda di trasporto e sono state dettate disposizioni esplicative circa l'adozione di un modulo di rilevazione delle assenze dei conducenti.

#### *Verifiche ed ispezioni previste dal Codice della strada*

Nell'ambito dell'attività di controllo, verifiche e ispezioni, in attuazione dell'art. 1, comma 1037, della legge n. 296/2006, sono proseguite le visite ispettive avviate dal 2007 in ordine:

- agli sportelli telematici degli automobilisti (STA);
- ai corsi di recupero patente a punti (PaP);
- ai corsi ADR, ATP e CQC sostenuti da parte degli organismi autorizzati;
- alle officine autorizzate per le revisioni periodiche dei veicoli;
- alle autoscuole con aule informatizzate per lo svolgimento dell'esame teorico per il conseguimento della patente di guida.

Nel corso del 2010, il personale delle competenti strutture ministeriali ha effettuato:

- n. 6.412 visite ispettive presso le Agenzie STA;
- n. 4.095 controlli tecnici sulle officine autorizzate ad effettuare le revisioni dei veicoli;
- n. 12.144 visite ispettive presso soggetti autorizzati allo svolgimento di corsi per il recupero punti patente di guida;
- n. 2.696 visite ispettive sui corsi ADR e CQC.

Inoltre, è stato approntato il 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 una 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.

La procedura per l'acquisizione di tali dati, che oggi vengono memorizzati in sui server locali, è stata completata e collaudata già nel dicembre 2009.

Le software house, nel 2010, hanno dato l'avvio al completamento dell'integrazione del software degli uffici periferici della motorizzazione civile con quello delle procedure centralizzate già sviluppate, al fine di acquisire sul sistema centrale i dati delle prove dei veicoli. Dal mese di maggio 2010, dagli uffici della motorizzazione civile che hanno completato l'integrazione del software è possibile acquisire i dati sugli archivi centralizzati. Successivamente, il sistema sarà gradualmente esteso a tutte le officine partendo da una provincia pilota.

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 presso dette officine ex art. 80 del Codice della Strada.

Non risulta al riguardo vi siano banche dati similari in possesso di altri Stati membri dell'Unione europea. Questo strumento consente alle strutture ministeriali competenti 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 poter fornire, ad esempio, alle case costruttrici con riferimento al comportamento di componenti del veicolo, freni, sospensioni, rumore ed emissioni.

Il complesso degli interventi sopra illustrati, concernenti l'obiettivo strategico, del miglioramento dei livelli di sicurezza nel trasporto su strada, grava, come detto, sul programma di bilancio "Gestione della sicurezza e della mobilità stradale", al quale ineriscono numerose altre attività finalizzate alla medesima sicurezza, tra le quali si segnalano quelle appresso specificate.

#### *Comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale*

Le iniziative di comunicazione sul tema della sicurezza stradale mirano a fornire un valido contributo alla riduzione del numero delle vittime di incidenti stradali.

L'intenso impegno profuso in tutto l'ultimo decennio ha consentito di raggiungere notevoli risultati, anche se l'incidentalità sulle nostre strade determina ancora troppi decessi e rappresenta in Italia la prima causa violenta, per dimensioni e impatto sociale, di mortalità e ferimento. A fronte di tale contesto, si renderebbe necessaria un'azione sempre più incisiva e costante nel tempo, tale da risultare realmente efficace nel contrasto del fenomeno. Al riguardo, si sottolinea come la scarsità delle risorse disponibili limiti nei fatti la possibilità di azione e come le disposizioni dell'art. 6, comma 8, della legge n. 122/2010, di ulteriore riduzione del budget, rendano sempre più complesso il quadro in cui l'Amministrazione è chiamata ad operare.

Tra le iniziative del 2010, si segnalano:

- la campagna di comunicazione "*QUANDO GUIDO IO NON SCHERZO*", quale prosecuzione della precedente di cui, al fine di sedimentare il messaggio e di dare continuità all'attività già svolta, riprende la firma-logo "*SULLA BUONA STRADA*". Tale campagna è stata veicolata su tutti i media (TV, radio, stampa, affissioni e web) ed è stata supportata da numerose iniziative collaterali, volte ad implementare l'efficacia del messaggio, nonché a dare opportune informazioni ai pubblici di riferimento;
- la spedizione di un inserto contenente "pillole di sicurezza stradale", inserito all'interno delle comunicazioni inviate all'utenza dall'Ufficio Centrale Operativo della Motorizzazione Civile relative a: conferma di validità della patente di guida, aggiornamento della residenza sulla patente di guida e variazione di punteggio sulla patente di guida;
- la realizzazione, in collaborazione con la Polizia stradale e l'Arma dei Carabinieri, di un depliant informativo multilingue destinato agli utenti della strada italiani e stranieri, denominato "*VIAGGIA SEMPRE SICURO E INFORMATO*", poi distribuito con l'ausilio anche di Posteitaliane e dei Gestori delle aree di ristoro autostradali, in occasione dell'esodo estivo, su tutta la rete stradale e autostradale, nonché in tutte le stazioni dei carabinieri;
- la partecipazione a vari eventi:

gennaio 2010	Giornata della sicurezza stradale sui campi di calcio;
maggio 2010	FORUM della Pubblica Amministrazione;
agosto 2010	Meeting di Rimini per l'amicizia tra i popoli;
settembre-ottobre 2010	Campionati mondiali di Volley;
27 ottobre 2010	Cerimonia delle firme della Carta Europea della Sicurezza Stradale (ERSC);
dicembre 2010	MotorShow di Bologna.

#### *Attuazione messa in sicurezza della viabilità*

Nel corso dell'anno 2010, non sono stati attivati nuovi bandi per assegnare ai Comuni i finanziamenti per realizzare progetti di adeguamento dei semafori alle esigenze dei non vedenti, né sono state sottoscritte nuove convenzioni per il medesimo fine, in quanto a partire dall'anno finanziario 2009 il relativo capitolo di bilancio non è stato più dotato di competenza. Sono state, invece, approvate e rese esecutive le convenzioni stipulate con i Comuni nel 2009 a seguito del bando indetto con fondi residui 2008.

Inoltre, sono stati pagati molti dei progetti assegnatari di fondi negli anni precedenti. In particolare, sono stati liquidati gran parte dei Comuni beneficiari di provvedimenti di impegno che sarebbero andati in perenzione contabile a decorrere dal 1.1. 2011.

Occorre sottolineare tuttavia come, nel corso dell'anno in esame, sono state riscontrate notevoli difficoltà relativamente ai pagamenti, in quanto l'introduzione dell'obbligo di rispetto assoluto del patto di stabilità da parte degli Enti locali ha portato alcuni Comuni a non essere in grado di liquidare la parte di propria competenza relativa alla realizzazione dei progetti entro un termine utile che permettesse all'Amministrazione di emanare i decreti di pagamento nel termine indicato dalla RGS a chiusura dell'anno finanziario. Per tali Comuni, quindi, la perenzione è diventata inevitabile.



*Attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale e relativo aggiornamento*

Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali sul territorio nazionale, il Ministero è impegnato nell'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS), di cui all'art. 32 della legge. n. 144/1999, che viene attuato attraverso Programmi annuali, predisposti dallo stesso Ministero.

Nel tempo sono stati previsti diversi Programmi di attuazione, che di seguito si illustrano.

PRIMO e SECONDO PROGRAMMA: la legge 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000) ha assegnato le risorse dedicate al raggiungimento degli obiettivi indicati in via generale dal Piano ed individuati in concreto dal Primo Programma, per l'anno 2001, e dal Secondo Programma, per l'anno 2002. L'assegnazione inizialmente prevista ammonta rispettivamente a 12.911.422, 00 euro per il Primo che, in relazione ai limiti di impegno, sviluppa nel corso del quindicennio, un importo complessivo di circa 129.114.220,00 di euro e per il Secondo Programma di 20.658.270,00 che, parimenti, sviluppa 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 gli Enti locali e successivamente impegnate, prima nel corso dell'esercizio finanziario 2002 e poi di quello del 2003.

Al riguardo, si precisa che il Primo ed il Secondo Programma, finanziati 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.

Quest'Amministrazione ha, conseguentemente, provveduto alla predisposizione del decreto necessario all'utilizzo dei contributi da erogarsi a favore dei soggetti beneficiari individuati dalle Regioni per l'attuazione del Primo e Secondo Programma, ma tale decreto non è stato sottoscritto dal Ministero dell'economia e delle finanze in quanto in presenza di effetti peggiorativi. Solo nel luglio 2008, vi è stata un'inversione di tendenza e lo stesso MEF ha ritenuto di poter autorizzare l'utilizzo diretto dei contributi pluriennali, previa emanazione di appositi decreti.

Durante l'esercizio 2010, tali decreti sono stati firmati dai Ministeri coinvolti nel procedimento ed approvati dai competenti organi di controllo. Ciò ha consentito, nel 2010, di riattivare le procedure necessarie all'erogazione dei fondi a livello territoriale, previa verifica, da parte del Ministero, della regolarità amministrativo-contabile dei progetti approvati.

Tuttavia, il suddetto utilizzo diretto non consentirà il completo impiego delle risorse in parola, poiché gli Enti attuatori non avranno la disponibilità immediata del capitale necessario alla realizzazione degli interventi, ma la conseguiranno nell'arco temporale previsto dalla stessa durata dei limiti di impegno.

TERZO, QUARTO E QUINTO PROGRAMMA: sono stati finanziati con le risorse di cui alla legge 27 dicembre 2006 (legge finanziaria 2007) 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.

Il terzo, quarto e quinto Programma, in virtù delle richieste formulate agli organi competenti, hanno beneficiato di una procedura di erogazione delle risorse economiche più snella rispetto al primo e secondo Programma, in quanto gli stessi vengono erogati 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).

La legge finanziaria 2007 n. 296/2006, infatti, all'art.1, comma 1035, ha disposto che il Ministero provvede all'aggiornamento del Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, e successive modificazioni. Per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione, alla valutazione di efficacia ed all'aggiornamento del Piano e' stata autorizzata la spesa di 53 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009.

In attuazione di tale disposto, il Ministero ha elaborato un cronoprogramma, individuando tempi e strategie, al fine di dare concreta attuazione al Piano stesso, da finanziarsi con le risorse rese disponibili dalla legge citata.

Nel corso del triennio di riferimento, quindi, sono state preventivamente organizzate fasi di consultazione e concertazione con le Regioni, le Province Autonome, l'UPI e l'ANCI, per acquisire gli elementi conoscitivi e valutativi più opportuni per determinare contenuti e modalità applicative. Successivamente, sono stati predisposti i tre Programmi a cui sono state assegnate, rispettivamente, le risorse relative agli esercizi finanziari 2007, 2008 e 2009.

Al fine, poi, di anticipare i tempi di erogazione dei fondi relativi al QUARTO ed al QUINTO programma di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, si è ritenuto opportuno procedere all'esame congiunto degli stessi, mediante l'attivazione di tavoli di concertazione che hanno trovato la loro definitiva composizione nella Conferenza Unificata Stato – Regioni, e la relativa approvazione da parte del CIPE, mantenendo comunque ferma l'erogazione delle risorse secondo i principi di contabilità finanziaria ed imputando le risorse del Quarto programma all'esercizio finanziario 2008 e quelle del Quinto al 2009.

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 euro: euro 3.650.000,00 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, previa valutazione del tavolo di coordinamento con le Regioni e le Province autonome.

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 ed il Quinto Programma di attuazione per consentire una riduzione della tempistica e poter erogare somme maggiori in minor tempo.

Con la stesura del Quarto e del 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.



Resta ancora da disporre la materiale erogazione dei fondi a livello periferico per la quale bisognerà attendere i tempi tecnici degli enti territoriali. Nell'anno 2010, è stato possibile effettuare un solo pagamento a favore dell'unica regione che ha dato avvio agli interventi previsti dal Terzo Programma di attuazione.

Inoltre, nell'anno 2010, è stato posto in essere un sistema di monitoraggio dello stato di attuazione del PNSS che rappresenterà uno dei più significativi strumenti per effettuare una prima valutazione di efficacia di tutti gli interventi sinora predisposti e consentirà di calibrare i successivi Programmi attuativi e di predisporre l'aggiornamento del Piano medesimo. Al riguardo, si specifica che la Società aggiudicataria ha cominciato a svolgere le preliminari attività di acquisizione dati su tutto il territorio nazionale per la costruzione di un primo archivio dedicato alle criticità riscontrate a livello locale.

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. Pertanto, raffrontando il fabbisogno annuale stimato dal Piano ed il quantum effettivamente concesso, si delinea il seguente quadro economico.

Per il biennio 2011 e 2012 non sono previsti stanziamenti di sorta.

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.

In occasione della predisposizione del rendiconto 2009, era già stato anticipato, anche con riferimento agli obiettivi comunitari da raggiungersi ormai nell'immediato, che l'assenza di finanziamenti per l'attuazione del Piano avrebbe provocato sicuramente una forte battuta di arresto sull'attuale performance positiva.

Anche in relazione alla presentazione al Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro della Quarta Relazione al Parlamento sulla Sicurezza Stradale per il relativo parere, lo stesso CNEL, ha ribadito l'opportunità che il Parlamento si adoperi per il reperimento delle risorse necessarie per l'attuazione del Piano.

Si aggiunge, infine, che lo stesso CIPE, con delibera del 13 maggio 2010 ha sottolineato che:

- nel triennio 2007-2009, a fronte di un impegno nazionale previsto dal PNSS di 1.678 milioni di euro, c'è stato un impegno effettivo di solo 141 milioni di euro (8,4 % del totale) e che per il biennio 2010-2011 non sono previsti stanziamenti;
- l'assenza di finanziamenti per l'attuazione del Piano provocherà una forte battuta d'arresto sull'attuale performance positiva.

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.

### *Riforma del Codice della strada*

Le novità introdotte dalla legge 29 luglio 2010, n. 120 "Disposizioni in materia di sicurezza stradale" sono rivolte ad elevare i livelli della sicurezza stradale, al fine di determinare una diminuzione del numero delle vittime.

Nello specifico, si sintetizzano, di seguito, le principali novità contenute nella riforma del Codice della Strada:

Minicar. Inasprimento delle sanzioni per chi utilizza ciclomotori e minicar con il motore truccato. Diventa obbligatorio l'esame di guida pratica e l'uso delle cinture di sicurezza per i conducenti e i passeggeri delle minicar munite di cinture.

Test antidroga per neopatentati. Obbligo per chi chiede il primo rilascio della patente di guida, nonché per chi chiede il rilascio di certificazione di abilitazione professionale, di produrre un

certificato che attesti il non abuso di sostanze alcoliche e il non uso di sostanze stupefacenti e psicotrope, rilasciata sulla base di accertamenti clinici a carico del richiedente. Per gli autisti professionali (taxi, bus, camion e tir) la norma è ancora più restrittiva: test antidroga per il rinnovo della patente e ritiro o licenziamento per giusta causa se trovati alla guida in stato di ebbrezza. Sale da tre mesi ad un anno a da uno a due anni la sospensione della patente per chi guida sotto l'effetto di droghe.

Licenziamento autista. Chi ha subito la sospensione della patente professionale perché ubriaco o sotto gli effetti della droga, può essere licenziato per giusta causa.

Casco sulla bicicletta per ragazzi fino a 14 anni. Introduzione dell'obbligo per i ragazzi fino a 14 anni di indossare il casco alla guida delle biciclette;

Divieto di somministrazione di alcolici. Dalle 3 di notte fino alle 6 del mattino nessun locale potrà più vendere alcolici. Negli Autogrill il divieto si estende dalle 22 per i superalcolici (con multe da 2.500 a 7.000 euro) e dalle 2 del mattino per birra e vino (da 3.500 fino a 10.500 euro). Per gli esercenti sarà obbligatorio possedere un etilometro, da mettere a disposizione dei clienti, per una prova prima di mettersi al volante

Di grande rilievo anche la previsione della sicurezza stradale come materia obbligatoria in tutte le scuole di ogni ordine e grado.

#### *Servizi all'utenza in materia di veicoli e conducenti*

Gli Uffici della motorizzazione civile offrono servizi ad una utenza indifferenziata che va dai 12.000.000 a 15.000.000 di utenti/anno. Detti servizi sono costituiti, sostanzialmente, da attività tecniche e tecnico-amministrative di immatricolazione, collaudi, revisione dei veicoli, esami teorici e pratici per il rilascio delle patenti di guida, accertamenti sugli incidenti stradali, controlli sulle autoscuole per i corsi di recupero punti della patente, etc.

A titolo esemplificativo, si riporta il numero di alcune delle operazioni fornite nel corso del 2010 dai predetti Uffici (dati rilevati dal Centro Elaborazione Dati della Motorizzazione). Esse rappresentano solo una parte dei servizi resi all'utenza, la cui consistenza dipende dalle specificità territoriali e dalla tipologia di utenza di ciascun Ufficio.

- n. 2.771.945 immatricolazioni e reimmatricolazioni;
- n. 5.536.504 tagliandi per l'aggiornamento del passaggio di proprietà e per l'aggiornamento della residenza sulle carte di circolazione;
- n. 626.531 duplicati carte di circolazione;
- n. 193.637 certificati di circolazione ciclomotori;
- n. 1.096.470 revisioni dei veicoli;
- n. 973.822 patenti rilasciate per esame;
- n. 431.269 duplicati di patente;
- n. 149.072 patenti convertite e riclassificate;
- n. 35.579 certificati di abilitazione professionale;
- n. 261.341 certificati di idoneità per la guida dei ciclomotori;
- n. 15.354 certificati di formazione professionale;
- n. 249.260 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). A seguito di detta innovazione, gli esami di teoria per il conseguimento della patente A e/o B si tengono esclusivamente nelle aule informatizzate degli uffici della motorizzazione civile e non più presso le autoscuole. Anche coloro i quali sono incorsi nella perdita totale dei punti della patente di guida devono rifare l'esame di teoria utilizzando il "Quiz informatizzato".

Si tratta di uno strumento che si inserisce nell'ambito degli obiettivi governativi tesi a semplificare le procedure amministrative, nonché a privilegiare i requisiti di sicurezza, trasparenza e qualità dell'esame e quelli di efficacia per elevare i livelli di 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, un notevole aumento di candidati esaminati nell'unità di tempo e quindi un risparmio in termini di risorse umane impiegate dall'Amministrazione.

Dal confronto tra le sedute di esame di teoria per patenti A e B negli anni 2008 e 2010, emerge in primo luogo un incremento del 6,6% delle prove, che si può ascrivere ad un effettivo aumento di candidati, ma soprattutto alla maggiore efficacia selettiva dovuta all'introduzione obbligatoria della procedura informatizzata.

Si rileva, altresì, una maggiore percentuale dei candidati respinti: 32,87% nel 2008 contro 34,69% nel 2010.

Altri servizi di rilievo resi ad un'utenza specialistica sono quelli offerti dai Centri prova autoveicoli per l'omologazione dei veicoli, dispositivi ed unità tecnico indipendenti. L'attività di omologazione è sostanzialmente incentrata su due grandi filoni che hanno per oggetto l'attività omologativa dei veicoli e l'attività normativa relativa ai veicoli ed al trasporto delle merci pericolose.

Nel corso del 2010 sono state, tra le altre, effettuate le seguenti operazioni (dati rilevati dal Sigest - Sistema di controllo di gestione):

- n. 3.041 procedimenti per l'omologazione di veicoli di categoria L, M, N e O;
- n. 1.564 procedimenti per l'omologazione di dispositivi ed entità tecniche;
- n. 3.471 procedimenti per l'omologazione di sistema (omologazioni parziali CE/ECE);
- n. 7.050 approvazioni dei veicoli in unico esemplare;
- n. 2.715 prove ATP su veicoli in circolazione;
- n. 3.594 omologazioni, verifiche primitive e periodiche sugli etilometri.

Particolare rilevanza, ai fini dei servizi in materia di veicoli e 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.

Il C.E.D. Motorizzazione, operativo h/24, fornisce un supporto fondamentale alle attività dell'Amministrazione; assicura all'utenza, pubblica e privata, il collegamento alla 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.

In particolare, si evidenzia che nel tempo sono state implementate una serie di nuove procedure informatiche tra le quali si rammentano:

- lo “Sportello telematico dell’automobilista”, che consente il rilascio in tempo reale delle targhe e dei documenti di guida e relativi aggiornamenti di proprietà (compreso il certificato di proprietà), da parte degli studi di consulenza e degli uffici pubblici periferici;
- 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;
- la procedura per il rilascio del foglio rosa da parte delle autoscuole;.
- 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.

Nel 2010, i servizi forniti direttamente dal C.E.D., attraverso l’Ufficio Centrale Operativo, possono riassumersi quantitativamente in:

- 3.815.765 tagliandi inviati agli utenti per l’aggiornamento della residenza sulla patente e sulla carta di circolazione;
- 4.828.951 tagliandi inviati agli utenti per il rinnovo della patente;
- 485.395 duplicati delle patenti di guida inviate agli utenti;
- 66.149 duplicati delle carte di circolazione inviate agli utenti;
- 1.750.179 utenti assistiti tramite il numero verde (800 23 23 23);
- 2.216.437 utenti assistiti tramite il risponditore automatico per patente a punti (848 78 27 82)
- 2.082.491 lettere di comunicazione agli utenti di decurtazione del punteggio della patente.

#### *Il Portale dell’automobilista([www.il.portaledellautomobilista.it](http://www.il.portaledellautomobilista.it))*

Tramite Il Portale dell’automobilista sono offerti servizi on line a cittadini, operatori professionali e imprese.

I principali servizi offerti dal Portale dell’Automobilista sono:

##### Esami patente

Per gli operatori professionali è possibile effettuare le prenotazioni per gli esami di teoria per il rilascio delle patenti di guida via web. Dal giorno successivo alla data di svolgimento della prova è possibile richiedere la scheda dell’esame di teoria per il conseguimento della patente di guida sostenuto tramite quiz informatizzato dai candidati presentati dall’autoscuola.

##### Immatricolazione e passaggio di proprietà dei veicoli

E’ disponibile via web, per gli operatori professionali, il servizio di pagamento on line dei corrispettivi integrato all’interno del sistema STA (Sportello Telematico dell’Automobilista).

##### Revisione dei veicoli

Dal 2009 è attivo il nuovo servizio revisioni.

Come è noto, la revisione periodica (da effettuarsi dopo quattro anni dalla prima immatricolazione e successivamente ogni due anni) può essere effettuata sia presso gli uffici della motorizzazione che presso officine all’uopo autorizzate.

Le officine autorizzate (circa 6.000 sul territorio nazionale), a valle dei controlli tecnici previsti dal Codice della Strada sul veicolo, accedono per via telematica al CED della Motorizzazione, aggiornano l’Archivio Nazionale Veicoli in detto CED e stampano il tagliando di aggiornamento emesso dal medesimo CED per l’aggiornamento della carta di circolazione.



Il Portale dell'Automobilista con il un nuovo sistema telematico per la gestione del processo amministrativo di revisione:

- consente alle officine di operare su un collegamento a banda larga più economico ed efficiente del precedente collegamento “punto punto” con connessione ISDN;
- subordina l'emissione del tagliando di aggiornamento della Carta di Circolazione alla verifica telematica dell'avvenuto pagamento del corrispettivo dovuto.

Il sistema gestisce circa un milione di transazioni/mese.

Peraltro risultano disponibili via web i servizi di:

- compilazione e stampa della modulistica necessaria per l'accesso a tutte le operazioni di motorizzazione;
- pagamento on line di tutti i corrispettivi di motorizzazione;
- consultazione dello stato di alcune pratiche (rilascio patente e carta di circolazione per smarrimento o furto, rilascio tagliando di conferma di validità della patente di guida, rilascio tagliando di aggiornamento patente e carta di circolazione per cambio di residenza);
- consultazione del saldo ed estratto conto punti patente, certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori e carta di qualificazione del conducente;
- consultazione delle caratteristiche tecniche dei propri veicoli. Il sistema fornisce – per ciascuno dei veicoli dei quali il cittadino registrato è proprietario – la potenza in KW, la categoria “Euro” di appartenenza e la data di scadenza della revisione.

#### *Negoziazione delle normative comunitarie in materia di motorizzazione e recepimento nell'ordinamento nazionale*

Anche per l'anno 2010, l'Amministrazione ha assicurato la partecipazione ai lavori preparatori del Consiglio dei Ministri UE dei trasporti, della competitività e dell'ambiente nei relativi gruppi di lavoro e comitati a carattere regolamentare, nonché nei gruppi di lavoro correlati della Commissione.

In particolare, nell'ambito dei predetti gruppi, sono stati seguiti i dossier di competenza concernenti:

- l'adozione della direttiva 2010/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 sul “quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto”. Si tratta di una direttiva “quadro” che permetterà alla Commissione di adottare specifiche decisioni per la implementazione di sei azioni prioritarie sullo sviluppo degli ITS e obbligherà gli Stati membri a implementare programmi di sviluppo di tali sistemi in maniera coordinata a livello comunitario;
- l'adozione della direttiva 2010/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 giugno 2010 “in materia di attrezzature a pressione trasportabili”. Con tale direttiva, l'Unione europea ha inteso aggiornare le norme preesistenti (direttive 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE e 1999/36/CE) nel settore, coordinandole con le norme internazionali vigenti in materia di trasporto delle merci pericolose sulle tre modalità di trasporto (accordi ADR per la strada, RID per la ferrovia e ADN per le vie navigabili) e con la legislazione comunitaria in materia di accreditamento degli enti di certificazione e di sorveglianza sul mercato;
- la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio “per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale”;
- il progetto di conclusioni in materia di sicurezza stradale sulla base di una comunicazione della Commissione europea dal titolo “Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale”;
- la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione di veicoli agricoli e forestali;
- la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che emenda la direttiva 2000/25/EC per quanto riguarda le disposizioni in materia di trattori immessi sul mercato in regime di flessibilità;

- la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza del mercato;
- la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>. A decorrere dal 2014, i costruttori di autovetture dovranno limitare le emissioni medie di CO<sub>2</sub> degli autoveicoli a 175 gr/km; in caso di non conformità sono previste sanzioni alle case costruttrici che non rispetteranno gli obiettivi assegnati;
- la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 97/68/CE per quanto riguarda le disposizioni per i motori immessi sul mercato in regime di flessibilità;
- il regolamento (UE) n. 371/2010 della Commissione del 16 aprile 2010 recante sostituzione degli allegati V, X, XV e XVI della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro);
- il regolamento (UE) n. 672/2010 della Commissione del 27 luglio 2010 relativo ai requisiti di omologazione dei dispositivi di sbrinamento e disappannamento del parabrezza di alcuni veicoli a motore e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati;
- il regolamento (UE) N. 1003/2010 della Commissione dell'8 novembre 2010 relativo ai requisiti di omologazione dell'alloggiamento per il montaggio delle targhe d'immatricolazione posteriori dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati;
- il regolamento (UE) n. 1005/2010 della Commissione dell'8 novembre 2010 relativo ai requisiti di omologazione per i dispositivi di rimorchio dei veicoli a motore, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati;
- il regolamento (UE) n. 1008/2010 della Commissione del 9 novembre 2010 relativo ai requisiti per l'omologazione dei tergicristalli e dei lavacristalli di alcuni veicoli a motore e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati;
- il regolamento (UE) n. 1009/2010 della Commissione del 9 novembre 2010 relativo ai requisiti di omologazione per i parafranghi di taluni veicoli a motore, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati;
- la direttiva 2010/47/UE della Commissione del 5 luglio 2010 recante adeguamento al progresso tecnico della direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità ;
- la direttiva 2010/48/UE della Commissione del 5 luglio 2010 che adegua al progresso tecnico la direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi;
- il regolamento (UE) n. 1014/2010 della Commissione del 10 novembre 2010 relativo al monitoraggio e alla comunicazione dei dati relativi all'immatricolazione delle autovetture nuove ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- la direttiva 2010/61/UE della Commissione del 2 settembre 2010 che adegua per la prima volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose;



- la direttiva 2010/22/UE della Commissione del 15 marzo 2010 che modifica, per adeguarle al progresso tecnico, le direttive del consiglio 80/720/CEE, 86/298/CEE, 86/415/CEE e 87/402/CEE nonché le direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/25/CE e 2003/37/CE relative all'omologazione dei trattori agricoli o forestali;
- la direttiva 2010/62/UE della Commissione dell'8 settembre 2010 che modifica, allo scopo di adeguare le rispettive disposizioni tecniche, le direttive del Consiglio 80/720/CEE e 86/297/CEE e le direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2003/37/CE, 2009/60/CE e 2009/144/CE relative all'omologazione dei trattori agricoli o forestali
- la direttiva 2010/52/UE della Commissione dell'11 agosto 2010 che modifica, ai fini dell'adattamento delle rispettive disposizioni tecniche, la direttiva 76/763/CEE del Consiglio relativa ai sedili per accompagnatori dei trattori agricoli o forestali a ruote e la direttiva 2009/144/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a taluni elementi e caratteristiche dei trattori agricoli o forestali a ruote.

Inoltre, nell'anno 2010 sono stati adottati i seguenti provvedimenti di trasposizione di atti comunitari:

- decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35 di attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose.
- decreto ministeriale 26 luglio 2010 di recepimento della direttiva della Commissione 2010/19/CE relativa ai sistemi antispruzzi dei veicoli a motore;
- decreto ministeriale 5 novembre 2009 di recepimento della direttiva della Commissione 108/209/CE che adegua al progresso tecnico la direttiva 97/24/CE relativa ai veicoli a due o tre ruote.

Infine, in merito al quadro finanziario del programma di bilancio "Gestione della sicurezza e mobilità stradale", sul quale gravano l'obiettivo strategico concernente il miglioramento del livello di sicurezza del trasporto su strada e le attività suindicate nel medesimo settore, nel rimandare alla tav. 5 allegata per i dati relativi agli stanziamenti, impegni e pagamenti ad esso inerenti, si sottolinea che dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato e utilizzati per l'elaborazione della predetta tavola, si ricava che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 91,33;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 89,52;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 66,94.

✓ ***Regolazione e monitoraggio in materia di sicurezza del lavoro marittimo. Regolazione, formazione e addestramento in materia di lavoro marittimo.***

L'obiettivo in esame fa capo, nell'ambito della missione "Diritto alla mobilità", al programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne", al quale fa altresì capo l'ulteriore obiettivo strategico "Miglioramento dei servizi di trasporto", per il profilo concernente l'implementazione dell'attività di vigilanza sulle linee di collegamento marittimo su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico, in ordine al quale si è in precedenza riferito.

Per quanto concerne l'obiettivo ora in esame, si indicano, di seguito, le principali azioni poste in essere dalla competente struttura ministeriale per il suo raggiungimento:

- elaborazione, con il coinvolgimento delle altre Amministrazioni interessate, quali il Ministero della salute, il Ministero dello sviluppo economico – Dipartimento per le Comunicazioni e il Comando generale delle Capitanerie di Porto, dello schema di provvedimento per il recepimento della direttiva 2008/106/CE in materia di formazione e addestramento del personale marittimo, nonché per la redazione del testo unico in materia di formazione e addestramento del personale marittimo ai sensi della Convenzione IMO STCW95

- elaborazione dello schema di regolamento per il coordinamento della normativa relativa all'attività lavorativa a bordo delle navi mercantili e delle navi da pesca con la disciplina dettata dal decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e successive modificazioni ed integrazioni;

- monitoraggio e vigilanza dei livelli di sicurezza del lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali mediante visite tecniche a bordo di:

- a. mezzi adibiti a servizio di rimorchio in ambito portuale ed impiegati nei porti di Milazzo;

- b. navi adibite a trasporto passeggeri da crociera nei porti di Messina e Civitavecchia;

- c. traghetti ro-ro adibiti a trasporto passeggeri in collegamento tra la Calabria e la Sicilia.

I suddetti sopralluoghi sono stati effettuati per verificare, in particolare:

- il rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo (d.lgs. n. 271/99);

- l'organizzazione dell'orario di lavoro in relazione a quanto indicato dal d.lgs. n. 108/2005;

- il rispetto delle autorizzazioni in deroga all'orario di lavoro concesse con decreti interministeriali (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ministero del lavoro e delle politiche sociali) ai sensi dell'articolo 3 comma 7 del d. lgs. n. 108/2005;

- la conformità delle sistemazioni di bordo con quanto riportato nel Piano di sicurezza dell'unità ai sensi del d. lgs. n. 271/99;

- la verifica a campione delle condizioni dei locali di lavoro, dei locali adibiti a servizi di mensa equipaggio e degli alloggi dell'equipaggio nonché dei relativi impianti presenti;

Circa il quadro finanziario del suindicato programma di bilancio programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne" cui inerisce l'obiettivo in questione, si rinvia a quanto già esposto in corrispondenza del suindicato obiettivo strategico "Miglioramento dei servizi di trasporto".

✓ ***Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo***

✓ ***Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse***

✓ ***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***

I tre obiettivi strategici suindicati sono inerenti ad un unico programma "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste", che rientra nella missione "Ordine pubblico e sicurezza",



la cui attuazione, nell'ambito di questo Ministero, 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 strategici.

### ✓ **Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo**

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, 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;
- prevenire malfunzionamenti alle molteplici apparecchiature di bordo ed ai sistemi di radiocomunicazione presenti anche nelle sale/centrali operative del Corpo.

Inoltre, per mantenere una costante preparazione professionale specialistica del personale dedicato al delicato settore, sono state eseguite apposite esercitazioni periodiche presso le varie sedi periferiche, svolte anche congiuntamente ad altre Amministrazioni e a livello internazionale, per valutare e sviluppare l'efficienza e la prontezza operativa (di personale e mezzi) nelle situazioni di emergenza

Complessivamente si sono assicurati:

- 308 giorni di disponibilità operativa dei mezzi navali, 199 dei mezzi aerei e 252 dei mezzi terrestri rispetto al numero di giorni programmati, rispettivamente, di 284, 290 e 347. Al riguardo, si evidenzia che, in assenza di idonee risorse finanziarie destinate all'esercizio ed alla manutenzione ordinaria dei mezzi operativi della Guardia Costiera, si è privilegiato il mantenimento in efficienza e l'esercizio dei mezzi navali, più direttamente interessati dalle emergenze in mare, sacrificando la restante componente che, soprattutto con riferimento ai mezzi terrestri, ha visto un forzato periodo di indisponibilità che non ha consentito il pieno raggiungimento dell'obiettivo predeterminato;
- 9.858 missioni di addestramento da parte dei mezzi navali (11.739 nel 2009 e 13.321 nel 2008), che non configurano il pieno raggiungimento dell'obiettivo prefissato per l'intero anno (10.000), ma un sostanziale perseguimento dello stesso, anche in considerazione delle scarse risorse finanziarie concesse che hanno causato le predette riduzioni 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:

- 3.943 operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate (4.602 nel 2009, 4.699 nel 2008);
- 4.137 missioni di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali (4.318 nel 2009, 4.749 nel 2008);
- 8.114 persone soccorse e/o assistite (22.195 nel 2009, 33.698 nel 2008);
- 2.202 unità da traffico, pesca e diporto soccorse e assistite (2.269 nel 2009);
- 96.395 miglia percorse dalla componente navale, per ricerca e soccorso (104.834 nel 2009);
- 172 ore di volo eseguite dalla componente aerea, per ricerca e soccorso (252 nel 2009);

- 270 missioni aeronavali espletate per trasporto di ammalati/traumatizzati (1.877 nel 2009).

Sempre in tema di SAR (Ricerca e Soccorso), con particolare riferimento all'attività connessa all'immigrazione clandestina, si sottolinea che, in generale, il numero degli eventi, nel 2010, è andato progressivamente diminuendo, per cui gli interventi della Guardia costiera legati al flusso migratorio, sia come operazioni di ricerca e soccorso in mare e ancor più come controlli degli sbarchi a terra, sono stati proporzionalmente ridotti.

Complessivamente, l'anno in esame ha fatto registrare:

- 57 eventi di immigrazione clandestina in mare (155 nel 2009);
- 1.126 persone soccorse/recuperate (9.249 nel 2009);
- 123.619 miglia percorse dalla componente navale (149.965 nel 2009);
- 281 ore di volo della componente aerea (406 nel 2009);
- 4.224 missioni di vigilanza dei mezzi aeronavali (5011 nel 2009);
- 3.681 ispezioni e controlli a terra, nelle zone interessate dal fenomeno (11.269 nel 2009).

Nell'insieme, con riferimento all'attività di contrasto del fenomeno immigratorio, l'obiettivo massimo preventivato di 12.000 interventi (preventivi e non), sia in mare che a terra, non è stato raggiunto, essendosi attestato a 7.820, in proporzione al sensibile ridimensionamento degli interventi.

Per quanto concerne l'attività espletata presso la Centrale Operativa del Comando Generale I.M.R.C.C. (international maritime rescue coordination center), si evidenzia, tra l'altro, il coordinamento di varie operazioni complesse a carattere anche internazionale e la gestione di centinaia di telefonate di emergenza pervenute al "Numero blu" 1530 originate da rete mobile, nonché di tutti gli allerta satellitari Cospas/Sarsat, di Inmarsat blue box ecc. Tra le operazioni internazionali gestite dalla suddetta Centrale si annoverano le seguenti:

1. Operazione congiunta europea "Poseidon 2010", mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini diretti in Europa attraverso il Mare Egeo, con origine dalle coste turche.

L'operazione si è svolta in acque internazionali e nazionali greche con l'intervento di uomini e mezzi operativi di Austria, Belgio, Bulgaria, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Polonia, Regno Unito, Romania, Slovenia, Slovacchia, Spagna e Svezia. In questo contesto sono state sottoposte a controllo 196 unità e soccorse 136 persone.

2. Operazione congiunta europea "Hermes 2010", volta al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste africane (Algeria, Ciad, Mali, Nigeria, Libia e Tunisia).

L'operazione si è svolta nelle acque territoriali italiane ed in quelle internazionali del Canale di Sardegna, con l'impiego di uomini e mezzi operativi di Belgio, Francia, Germania, Italia, Lussemburgo, Malta, Portogallo, Regno Unito, Romania e Spagna. In questo contesto, sono state sottoposte a controllo 139 unità e soccorse 50 persone.

3. Operazione congiunta europea "Indalo 2010", mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste africane algerine e del Marocco. L'operazione, coordinata dall'Agenzia Europea FRONTEX, si è svolta nelle acque antistanti le coste sud-iberiche, con l'impiego di uomini e mezzi aeronavali di Belgio, Francia, Germania, Italia e Portogallo. In questo contesto, sono state sottoposte a controllo 193 unità.

4. Operazione congiunta europea "Hera 2010", mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini diretti verso le isole Canarie, con origine dalle coste africane. L'operazione si è svolta in acque internazionali e nazionali prospicienti il Senegal e la Mauritania con l'intervento di uomini e mezzi operativi di Francia, Italia, Lussemburgo, e Spagna. In questo contesto sono state sottoposte a controllo 287 unità.

In merito, poi, all'attività di mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo, nelle due accezioni della Safety e della Security, si segnala, innanzitutto, il forte impulso assicurato in materia di controlli di prevenzione di atti terroristici.

In particolare, in materia di safety, i controlli, le ispezioni e le visite al naviglio nazionale e ai documenti di bordo sono stati 40.599, in costante diminuzione rispetto al passato (49.868 nel