

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, è attualmente in corso; in effetti a tutt'oggi è in sviluppo - grazie anche ai dati in real time provenienti dai dispositivi mobili, allo storico della piattaforma RTTI del Ministero e allo storico pervenuto negli archivi informatici del CCISS - gli algoritmi su cui si basano le informazioni di traffico di tipo previsionale.

Tutto quanto sopra esposto è stato realizzato ed avviato con sostanziale invarianza di risorse umane e finanziarie dedicate. Ciò ha creato e crea grosse criticità di gestione e di sviluppo ed ha talvolta rallentato la percezione dei benefici per la collettività emergenti dai grossi passi avanti di tipo tecnico, organizzativo e tecnologico compiuti dall'Amministrazione nella gestione del CCISS.

Comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale

A seguito degli incoraggianti risultati evidenziati dal monitoraggio della campagna 2010, caratterizzata dal claim "QUANDO GUIDO IO NON SCHERZO", l'attività di comunicazione 2011 si è concretizzata in un opportuno recall della citata campagna, prolungando la stessa fino a metà settembre, al fine di sedimentare il messaggio e di dare continuità all'attività già svolta.

Nel recall, oltre a consolidare il messaggio riproponendo, a seconda delle necessità, gli spot già realizzati, è stata diffusa a mezzo radio una canzoncina intitolata: "Sulla buona strada" al fine di rafforzare il significato del claim con un diretto coinvolgimento dei pubblici di riferimento.

La campagna, veicolata su tutti i media (TV, radio, stampa, affissioni e web) è stata supportata da numerose iniziative collaterali, volte ad implementare l'efficacia del messaggio, nonché a fornire opportune informazioni ai pubblici di riferimento.

In quest'ambito l'ufficio ha realizzato, in collaborazione con la Polizia stradale, l'Arma dei Carabinieri, Anas, Aiscat, Autostrade per l'Italia, Gruppo Sina, Aci, Posteitaliane, Unione Petrolifera e i Gestori delle aree di ristoro autostradali, un dépliant informativo multilingue destinato agli utenti della strada italiani e stranieri, denominato "VIAGGIA SEMPRE SICURO E INFORMATO".

A riguardo, va sottolineato che per la prima volta diversi operatori di settore hanno accettato di presentare in una unica conferenza stampa, curata dall'ufficio sotto il profilo organizzativo e realizzata presso la sede del Ministero alla presenza del Sig. Ministro, tutte le attività poste in essere per una corretta informazione durante l'esodo estivo.

Eventi

La Direzione generale per la sicurezza stradale ha poi curato la partecipazione a vari grandi eventi, anche con la presenza di proprio personale alle manifestazioni :

febbraio 2011	Giornata della sicurezza stradale sui campi di calcio
febbraio - marzo 2011	Torneo 6 Nazioni di rugby
agosto 2011	Meeting di Rimini per l'amicizia tra i popoli.

Educazione stradale

Nel corso del 2011 è stato elaborato, con l'adesione delle Direzioni Generali Territoriali, un progetto Sperimentale di Educazione alla Sicurezza Stradale, rivolto alle Scuole Primarie. Il progetto, che mira a sviluppare negli studenti conoscenze, valori e comportamenti tali che permettano di adottare e mantenere stili di vita sicuri e coinvolge tutte le figure significative nel processo formativo degli studenti (insegnanti, famiglia, Polizia Locale, adulti di riferimento), è il primo del genere unitario in tutte le articolazioni territoriali del Ministero. Il progetto si sviluppa nell'arco dell'anno scolastico 2011-2012 articolandosi in differenti fasi.

Nel 2011 è stata realizzata l'attività di preparazione (dettagliata di seguito), nonché la presentazione del progetto alle scuole e l'attività di formazione dei funzionari coinvolti.

In particolare l'attività di preparazione si è così articolata :

Fase 1 : Scelta del contraente

- con Determina a contrarre n. 23 del 4 marzo 2011 è stato autorizzato l'utilizzo della procedura ristretta, con il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi del D. L.gs 163/2006, per l'affidamento del servizio di ideazione, produzione, stampa e consegna del materiale necessario alla realizzazione del progetto, per un importo complessivo presunto di 94.000,00 al netto dell'IVA al 20%;

Il relativo bando di gara è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana serie V n.33 del 18 marzo 2011 - CIG 13689014D6;

Dopo la fase di prequalifica, sono pervenute 11 proposte progettuali e in data 15 giugno è stata approvata la graduatoria finale. Il 22 luglio è stato firmato il contratto con la società aggiudicataria, ACHAB Piemonte srl. La consegna del servizio è avvenuta in data 22 settembre 2011.

Fase 2: elaborazione del materiale

- nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno si è sviluppata l'attività di ideazione ed elaborazione dei materiali (due racconti, illustrati e comprensivi di domande di riflessione finali, due kit mappa, costituiti da una base gioco in cartoncino e figure fumettate da posizionare, due questionari, con alcune domande a risposta multipla per intervistare i genitori e gli adulti in generale, un opuscolo per i genitori, nonché una dispensa didattica per funzionari ed insegnanti) e la loro conseguente approvazione.

Nel 2012 si prevede di realizzare il resto delle attività, ovvero la stampa e la distribuzione del materiale, il percorso didattico nelle scuole scelte ed il monitoraggio finale del progetto.

Oltre all'attività inherente il progetto Prosess nel maggio 2011, in accordo con il Ministero della Istruzione, è stato organizzato un percorso di formazione-aggiornamento per i docenti ed i referenti di educazione stradale al fine di migliorare la conoscenza dei fattori determinanti gli incidenti stradali e della complessità del fenomeno su scala nazionale ed europea. Al corso, organizzato con il supporto attivo della divisione, hanno partecipato docenti selezionati dal Ministero della Pubblica Istruzione e funzionari ministeriali che realizzano le attività di educazione stradale nelle scuole.

Inoltre si è contribuito presso il MIUR al lavoro del Comitato tecnico - scientifico incaricato di definire il testo del Decreto di cui all'art. 230 del Codice della strada, nella riformulazione di cui alla legge n. 120/2010.

A conclusione dei lavori è stata predisposta una bozza delle linee di indirizzo all'educazione stradale, relative ai programmi da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole e che pertanto rappresentano la "cornice di riferimento all'interno della quale definire percorsi in cui l'educazione stradale venga valorizzata nelle sue potenzialità formative e concorra così allo sviluppo di conoscenze, abilità e attitudini dell'individuo".

Il testo licenziato nel mese di luglio 2011, è stato poi inviato all'Ufficio Legislativo del MIUR per il seguito di competenza.

Rapporti con istituzioni, enti, associazioni e privati.

Nell'ambito dei compiti istituzionali, nel corso del 2011, si è provveduto a emettere pareri tecnici, a seguito di approfondito esame e dopo aver svolto le necessarie verifiche del caso, relativamente alle richieste di concessione del patrocinio presentate all'Amministrazione per iniziative legate alla sicurezza stradale.

Analoga procedura è stata seguita nell'esprimere pareri, quando richiesti, sulle domande di concessione del patrocinio presentate ad altre Amministrazioni che, per contenuto e finalità, hanno coinvolto la sfera di competenza della Direzione generale.

Si è, inoltre, dato motivato riscontro a tutte le istanze pervenute da parte di operatori, istituzioni, enti, associazioni e privati cittadini, le quali hanno avuto come oggetto, prevalentemente, segnalazioni, richieste e offerte di varie forme di collaborazione e partecipazione dell'Amministrazione a iniziative legate alla sicurezza stradale, nonché richieste di chiarimenti su particolari aspetti delle materie di competenza.

Implementazione dei controlli del circolante e delle ispezioni e verifiche previste dal Codice della strada

Nel 2011 si è data continuità, pur con i noti tagli al bilancio e quindi in misura sensibilmente ridotta, all'attività di acquisti di attrezzature e materiali per le forze dell'ordine con l'obiettivo di mantenere alto il numero dei controlli su strada svolti dalle stesse.

In relazione alle indicazioni di cui all'art. 1, comma 1036 della legge finanziaria 2007, era stato previsto un finanziamento per gli anni 2007/2008/2009 finalizzato alla realizzazione di azioni volte a diffondere i valori della sicurezza stradale e a rafforzare i controlli su strada anche attraverso l'implementazioni delle attrezzature tecniche. Nel corso del 2011, come detto con le forti limitazioni di cui sopra, si è proseguito nell'approvvigionamento per le forze dell'Ordine, Carabinieri e Polizia stradale, di idonee attrezzature tecniche per i controlli su strada, in particolare, sono stati acquistati:

- autovelox;
- pacchetti manutentivi per gli etilometri;
- fornitura software per tachigrafi digitali.

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 Dipartimento è impegnato nell'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all'art. 32 della L. n. 144/1999, che viene attuato attraverso Programmi annuali, predisposti dal Ministero.

L'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale si snoda attraverso la predisposizione di Programmi annuali da approvarsi, come il Piano medesimo, con delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e, in relazione alle risorse a ciò destinate, si specifica che sono stati varati complessivamente cinque programmi di attuazione.

In proposito si ricorda che in data 29 novembre 2002 sono stati approvati, con delibera n. 100 del citato Comitato, sia il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – Azioni prioritarie, sia il Primo Programma annuale di attuazione.

Tale delibera poi, ha poi tenuto conto delle disposizioni di cui dalla legge 23 dicembre 1999 n. 488 (legge finanziaria 2000) che, tra l'altro, ha recato limiti d'impegno per l'attuazione dei programmi annuali e, contestualmente, ha assegnato le risorse dedicate al raggiungimento degli obiettivi indicati in via generale dal Piano ed in concreto individuati dal Primo Programma, per l'anno 2001, e dal Secondo Programma, per l'anno 2002.

Viceversa i successivi Programmi di attuazione - Terzo, Quarto e Quinto - hanno attinto alle risorse finanziarie di cui alla legge 27 dicembre 2006 (legge finanziaria 2007) che ha assegnato rispettivamente 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.

Si riferisce, quindi, sullo stato dei Cinque Programmi di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, in quanto durante l'esercizio finanziario 2011, ultimate nel 2009 le procedure relative alle assegnazioni dei fondi e cominciate nel 2010 la stipula degli atti convenzionali successivi, si è pressoché ultimata la stipula delle Convenzioni con le Regioni per la realizzazione del 3°, 4° e 5° programma di attuazione.

Primo e secondo programma

L'assegnazione inizialmente prevista ammonta rispettivamente a 12.911.422,00 euro per il Primo che, in relazione ai limiti di impegno, svilupperà nel corso del quindicennio, un importo complessivo di circa 129.114.220,00 di euro e di 20.658.27,00 per il Secondo che, parimenti, svilupperà un importo complessivo di circa 200.000.000,00 di euro.

Trattasi di cofinanziamento di interventi finalizzato all'accensione di mutui da parte delle Province e dei Comuni. La ripartizione di detti cofinanziamenti è stata effettuata sulla base di criteri premiali

attraverso una procedura competitiva gestita dalle Regioni e, poiché la definizione del Secondo Programma è avvenuta contestualmente all'avvio del Primo, i contenuti sono sostanzialmente simili, salvo l'introduzione, nel Secondo, di un bando particolare finalizzato alla predisposizione di interventi strategici.

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

Durante l'esercizio 2009 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 Dipartimento, della regolarità amministrativa – contabile dei progetti approvati.

Tuttavia, il suddetto utilizzo diretto non ha consentito il completo impiego delle risorse in parola, poiché gli enti attuatori non hanno avuto la disponibilità immediata del capitale necessario alla realizzazione degli interventi, ma la avranno nell'arco temporale previsto nei decreti interministeriali (2009-2015).

Per questo motivo nel corso del 2011, se da un lato è continuata l'erogazione delle rate di mutuo per complessivi 7,8 milioni di euro (Primo programma) e 6 milioni di euro (Secondo programma) e, dall'altro si è riscontrato l'avvio degli interventi finanziati con il contributo diretto per 1,3 milioni di euro (Primo programma) e 6,9 milioni di euro (Secondo programma) pur con le difficoltà sopra delineate ed acute dal vincolo imposto agli Enti locali dal patto di stabilità.

Tra gli interventi strategici relativi al Secondo programma di attuazione si sottolinea il forte impulso dato, nel corso del 2011, alla realizzazione dei Centri di monitoraggio regionali che si è concretizzato con la stipula di n° 7 Convenzioni con le Regioni Emilia-Romagna, Campania, Lombardia, Basilicata, Lazio, Molise e Umbria e con l'avvio dei pagamenti per la Regione Campania.

E' stato, inoltre, avviato un monitoraggio sistematico degli interventi relativi al Primo e Secondo programma che risultano revocati o non avviati che terminerà nei primi mesi del 2012 e che consentirà di concentrare il monitoraggio e la successiva valutazione sugli interventi effettivamente realizzati oltre a consentire l'individuazione delle partite contabili formate da residui passivi perenti da poter eliminare dal Conto del patrimonio.

Terzo, quarto e quinto programma

Hanno beneficiato, in virtù delle incisive richieste formulate agli organi competenti, di una procedura di attribuzione delle risorse economiche più snella per quanto concerne la modalità di erogazione dei fondi rispetto al primo e secondo, 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, ,al comma 1035 dell'art 1, ha disposto che il Ministero provveda 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 a tale disposto l'ex Ministero dei Trasporti, 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. Sono stati quindi predisposti 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 4° ed al 5° 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 4° programma all'esercizio finanziario 2008 e quelle del 5° al 2009.

TERZO PROGRAMMA relativo all'annualità 2007, 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 dalla Corte dei Conti che ne ha confermato la regolarità. Attualmente dalle Regioni sono stati licenziati interventi per circa 20 milioni di euro. La sola regione Lombardia ha chiesto ed avuto l'erogazione della prima quota di finanziamento statale pari a 1,3 milioni di euro.

QUARTO PROGRAMMA annualità 2008, pari a 53.000.000,00 di euro e QUINTO PROGRAMMA annualità 2009, pari a 35.000.000,00 di cui 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 ed il resto è stato assegnato a livello periferico, 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 4° e 5° Programma di attuazione per consentire una riduzione della tempistica e poter erogare somme maggiori in minor tempo. Nel corso del 2011 si è proceduto alla stipula di quasi tutte le Convenzioni con le Regioni.

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

Nell'anno 2011 si è quasi ultimata la stipula delle convenzioni per il 4° ed il 5°. Resta la materiale erogazione dei fondi a livello periferico per la quale bisognerà attendere i tempi tecnici degli enti territoriali.

Nell'anno 2011 il sistema di monitoraggio dello stato di l'attuazione del PNSS, che rappresenta uno dei più significativi strumenti per effettuare una prima valutazione di efficacia di tutti gli interventi sinora predisposti e che consentirà di calibrare eventuali ulteriori Programmi attuativi e di predisporre il nuovo Piano per il decennio 2011-2020, ha prodotto i primi due rapporti quadrienniali di monitoraggio dopo aver completato le attività di acquisizione dati su tutto il territorio nazionale iniziate nel 2010.

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 e di quello 2010, 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, a seguito delle richieste formulate con delibera 108 del 18 dicembre 2008, ha preso atto di quanto comunicato dal Dipartimento esprimendosi con successiva delibera del 13 maggio 2010 (G.U. del 03/01/2011) sottolineando 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.

Riforma del Codice della strada e recepimento delle direttive comunitarie

Il 30 settembre 2011 è stato presentato presso la Camera dei Deputati l'AC 4662 recante "Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285". Il disegno di legge in parola prevede una delega di ampio respiro al Governo per una revisione generale del codice della strada, al fine di conseguire, attraverso un intervento di armonizzazione della disciplina delle norme di comportamento e del sistema sanzionatorio nella materia della circolazione stradale, l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale e della effettività degli istituti sanzionatori.

Inoltre, si propone un intento di delegificazione di tutte quelle disposizioni del codice della strada che, in quanto suscettibili di frequenti aggiornamenti per esigenze di adeguamento alle evoluzioni tecnologiche ovvero a disposizioni comunitarie, richiedono uno strumento di produzione normativa che consenta tempi più rapidi e procedure più snelle rispetto a quelle proprie delle norme di rango primario.

Si è dato supporto alla redazione del testo ed all'attività di esame successivo dello stesso e dei disegni di legge collegati all'A.C. 2699 (v. da ultimo A.C. 2699-ter – Nuovo testo unificato), tutt'ora in itinere, recante disposizioni finalizzate alla prevenzione delle frodi nel settore della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, che vede coinvolte le competenze della Direzione Generale Motorizzazione in quanto titolare della banca dati contenuta nell'Archivio Nazionale dei Veicoli.

Nell'ambito del recepimento delle direttive comunitarie si annovera il Decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59 "Attuazione delle direttive 2006/126/CE e 2009/113/CE concernenti la patente di guida. La legge 7 luglio 2009, n. 88, recante "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee – Legge comunitaria 2008" ha prescritto il recepimento della direttiva 2006/126/CE del Parlamento e del Consiglio del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida, con lo strumento normativo del decreto legislativo.

Tale scelta si era resa necessaria poiché – tra l'altro – la suddetta direttiva doveva introdurre nel "sistema patenti" la patente AM per la guida di ciclomotori: si rendeva pertanto necessario

raccordare non solo le disposizioni precettive del Codice della strada, ma anche e soprattutto quelle sanzionatorie, con la nuova previsione e, come è noto, in tale materia vige il principio della riserva di legge primaria.

Lo strumento del decreto legislativo ha reso altresì possibile apprestare un testo codicistico in materia di patenti, finalmente allineato con le disposizioni di derivazione comunitaria.

Ed invero, le precedenti direttive di settore erano state recepite con regolamenti ministeriali. L'ultimo di essi - il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 settembre 2003, n. 40T, recante "Disposizioni in materia di patenti di guida e recepimento della direttiva 2000/56/CE" – di fatto sostituiva, grazie alla natura di norma di recepimento di diritto comunitario, ampia parte delle disposizioni del titolo IV del Codice della Strada, la cui lettura restava così inadeguata se non scoordinata con quella del predetto decreto.

L'occasione del recepimento della direttiva in commento, con adeguato strumento normativo, ha così reso possibile aggiornare il testo del titolo IV del Codice della strada, sì da offrire una disciplina vigente conforme al diritto comunitario e soprattutto aggiornata alle numerose novità introdotte dallo stesso e non presenti nel Codice stesso.

Sotto tale ultimo profilo, di particolare importanza è stata la sistematizzazione del distinguo di disciplina tra titolare di patente comunitaria e titolare di patente extracomunitaria, cardine della normativa armonizzata europea in materia di patenti e di fatto assente dal Codice della strada che, unitariamente (nel testo previgente rispetto al decreto legislativo n.59/2011) li disciplina nell'articolo 136: assolutamente carenti in tale articolo erano i concetti comunitari di "residenza normale" (di cui all'articolo 16 della direttiva) e di limitazioni al "diritto di guidare" (di cui all'articolo 11, par. 2, della direttiva), che nel diritto vigente è stato tradotto come provvedimento sulla patente piuttosto che su predetto diritto.

Il complesso articolato del decreto legislativo in commento, dunque, consta di quattro tipologie di intervento:

recepimento pedissequo delle disposizioni in materia di patenti;
armonizzazione delle disposizioni del Codice della strada:

con quelle comunitarie in materia di circolazione con patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo,

con quelle di cui alla ratifica della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968 (legge 5 luglio 1995, n. 308) in materia di circolazione con patente di guida rilasciata da uno Stato extra-comunitario;

interventi di coordinamento, con la emananda disciplina in materia di patenti, di ulteriori disposizioni del Codice, relative alla classificazione dei veicoli ed alle sanzioni;

modesti interventi intesi a dare sistematicità alle disposizioni che, in un succedersi di interventi normativi, per lo più di urgenza, risultano spesso collocate al di fuori della loro sede più consona.

Il provvedimento normativo – frutto anche di un confronto con le associazioni di categoria maggiormente rappresentative del settore delle autoscuole e che consta di 28 articoli e 7 allegati, le cui disposizioni saranno in gran parte applicabili solo a far data dal 19 gennaio 2013 in coerenza con quanto disposto dalla direttiva comunitaria 2006/126/CE - è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 99 del 30 aprile 2011 previa deliberazione preliminare del Consiglio dei Ministri in data 10 gennaio 2011 e deliberazione definitiva in data 7 aprile 2011.

In attuazione di quanto previsto dal decreto legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito con modificazioni dalla legge 2 aprile 2007, n. 40 che ha, tra l'altro, apportato modificazioni alla disciplina dell'acquisizione dell'abilitazione di insegnanti ed istruttori di autoscuole, è stato emanato il D.M. 26 febbraio 2011, n. 17: "Regolamento recante la disciplina dei corsi di formazione e procedure per l'abilitazione di insegnanti ed istruttori di autoscuola".

E' stato inoltre emanato il D.M. 11 novembre 2011, n. 213 "Regolamento recante disciplina del rilascio dell'autorizzazione a minore ai fini della guida accompagnata e relativa modalità di

esercizio” in attuazione dell’art. 16, comma 1, della legge 29 luglio 2010, n. 120, che ha modificato l’articolo 115 del “Codice della strada”.

La norma ha, infatti, previsto, tra l’altro, la possibilità di autorizzare minori che hanno compiuto diciassette anni e che siano già titolari di patente di guida, di anticipare – rispetto al compimento della maggiore età – l’attività di esercitazione alla guida su autoveicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t, con esclusione del traino di qualunque tipo di rimorchio, e comunque nel rispetto dei limiti di potenza specifica riferita alla tara di cui all’articolo 117, comma 2-bis, dello stesso codice della strada.

Le novità introdotte dalla legge 29 luglio 2010, n. 120 “Disposizioni in materia di sicurezza stradale” volte a contribuire ad elevare i livelli della sicurezza stradale, determinando una diminuzione del numero delle vittime, hanno portato all’emanazione di alcuni decreti ministeriali. L’articolo 17, comma 1, della legge n. 120/2010, nell’innovare le modalità di conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore, ha, tra l’altro, previsto, una prova pratica di guida, alla quale il candidato accede dopo superamento della prova teorica e “previa idonea attività di formazione”.

Al fine di consentire tale attività di formazione, che doveva necessariamente risolversi in esercitazione alla guida del ciclomotore, è stato necessario prevedere il rilascio di apposita autorizzazione, in assenza della quale la circolazione su strada sarebbe stata preclusa: a ciò si è provveduto con una modifica della disciplina primaria introdotta nella legge n. 10 del 2011, recante conversione in legge del cd. decreto legge mille proroghe.

L’articolo 2, comma 1-quater, della predetta legge ha quindi rinviato ad un decreto ministeriale la disciplina delle modalità e delle procedure di richiesta e rilascio di tale autorizzazione, simile al cd foglio rosa previsto per i candidati al conseguimento di patente di guida.

Il decreto D.M. 1 marzo 2011 recante “Disciplina di rilascio dell’autorizzazione ad esercitarsi alla guida del ciclomotore e delle relative modalità” ha quindi introdotto la disciplina applicativa di tale norma primaria.

L’articolo 17, comma 1, della legge n. 120/2010 ha altresì previsto, nell’ambito della formazione teorica obbligatoria per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore, un’ora di lezione volta all’acquisizione di elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza.

Il relativo decreto applicativo recante “riordino della disciplina dei corsi di preparazione alla prova teorica e le modalità di espletamento della prova teorica e pratica, utili al conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore” è stato emanato di concerto con il Ministro dell’istruzione, dell’università e della ricerca il 23 marzo 2011.

L’articolo 23 della legge n.120/2010 ha modificato l’articolo 119 C.d.S. ampliando il novero dei soggetti certificatori, includendovi anche medici monocratici non appartenenti alle strutture o comandi di cui allo stesso articolo 119.

L’articolo 23, comma 3, demandava ad un decreto dirigenziale la definizione delle procedure per la trasmissione della certificazione medica così rilasciata all’Ufficio centrale Operativo del CED della Motorizzazione, ai fini del rinnovo di validità della patente di guida.

Poiché le disposizioni applicative dovevano riguardare anche i medici in attività libero-professionale di cui all’articolo 103, comma 1, lett. a), del D. Lgvo 112/98, sul relativo schema di provvedimento è stato richiesto il concerto delle Amministrazioni interessate e delle Province per il tramite della Conferenza Unificata Stato regioni ed enti locali.

In tale sede, mentre le province si sono dichiarate estranee alla materia (nonostante il citato articolo 103 facesse riferimento a medici iscritti in un apposito elenco su base provinciale), il Coordinamento Regionale Sanità ha chiesto lo stralcio delle disposizioni afferenti tale categoria di medici per esaminare la questione in apposito e diverso tavolo tecnico.

Dopo due riunioni del tavolo tecnico e due convocazioni della Conferenza Unificata, lo schema di provvedimento è stato licenziato da quest'ultima in data 20 gennaio u.s. ed è stato pubblicato nella G.U. n. 38 del 16 febbraio 2011: La disciplina è applicabile dalla data del 19 marzo 2011.

Il predetto decreto dirigenziale 31 gennaio 2011 recante “Modalità di trasmissione della certificazione medica per il conseguimento ed il rinnovo della patente di guida” è stato parzialmente modificato dal decreto dirigenziale 26 luglio 2011.

In attuazione dell'art. 14, comma 2, della legge n. 120/2010, è stato predisposto il decreto ministeriale 2 febbraio 2011 “Targatura ciclomotori circolanti con contrassegno di identificazione”, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 76 del 2 aprile 2011, recante la calendarizzazione della targatura dei ciclomotori ancora muniti di certificato di idoneità tecnica e circolanti con il contrassegno di identificazione (cd. “targhino”), prevedendo una tempistica articolata su 4 scaglioni, modulati in modo da assicurare il completamento delle operazioni di targatura entro febbraio 2012.

In attuazione dell'art. 95, comma 1-bis, del Codice della strada, come modificato dall'art. 13, comma 1, della legge n. 120/2010, è stato inoltre predisposto il decreto dirigenziale 5 agosto 2011, “Semplificazione del procedimento di duplicazione della carta di circolazione conseguente al deterioramento, alla distruzione o allo smarrimento dell'originale” pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 201 del 30 agosto 2011, con il quale è stata semplificato il procedimento amministrativo di rilascio del duplicato della carta di circolazione nelle ipotesi di smarrimento, deterioramento o distruzione dell'originale, anche attraverso il coinvolgimento degli esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (legge n. 264/1991).

In attuazione dell'art. 92, comma 2, del Codice della strada così come modificato dall'art. 10, comma 3, della legge n. 120/2010, è stato predisposto il decreto ministeriale 11 novembre 2011, Individuazione delle caratteristiche tecniche di rilascio della ricevuta di consegna dei documenti di circolazione e dei documenti di abilitazione alla guida dei veicoli a motore pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 270 del 19 novembre 2011, per la definizione delle nuove caratteristiche della ricevuta di consegna rilasciata dagli Studi di consulenza automobilistica ai sensi dell'art. 7 della legge n. 264/1991.

In particolare, è stato previsto che detta ricevuta sia rilasciata attraverso il collegamento telematico con il CED della Direzione Generale della Motorizzazione, a maggior tutela degli interessi di ordine pubblico connessi alla circolazione dei veicoli su strada.

Inoltre, per migliorare i servizi resi all'utenza il Dipartimento ha avviato il sistema per avvisare l'utenza in merito alla scadenza della patente di guida, alla variazione dei punti della patente, alla scadenza della revisione ed, in generale, agli adempimenti connessi alla circolazione stradale.

Gli utenti registrati sul “Portale dell'automobilista” vengono avvisati tramite l'invio di un sms oppure di una e-mail.

Nel corso del 2011 è stato avvisato il 100% degli utenti che avevano adempimenti da effettuare nel periodo o che avevano informazioni da ricevere per un totale di 1.417.690 avvisi.

Servizi all'utenza

UMC – Uffici Motorizzazione Civile

Gli uffici della motorizzazione civile offrono servizi ad una utenza indifferenziata che va dai 12.000.000 a 15.000.000 di utenti/anno e che 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 2011 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. 2.473.957 immatricolazioni e reimmatricolazioni
- n. 5.599.683 tagliandi per l'aggiornamento del passaggio di proprietà e per l'aggiornamento della residenza sulle carte di circolazione
- n. 607.777 duplicati carte di circolazione
- n. 576.026 certificati di circolazione ciclomotori
- n. 1.021.256 revisioni dei veicoli
- n. 859.391 patenti rilasciate per esame
- n. 429.420 duplicati di patente (per deterioramento, smarrimento e furto)
- n. 205.921 patenti convertite e riclassificate
- n. 19.069 certificati di abilitazione professionale
- n. 166.978 certificati di idoneità per la guida dei ciclomotori
- n. 14.430 certificati di formazione professionale
- n. 91.127 carte di qualificazione del conducente

A partire dal 4 maggio 2009, la Direzione generale per la motorizzazione, ha esteso a tutto il territorio nazionale un sistema informativo per la gestione degli esami di teoria per il conseguimento della patente di guida (Quiz patenti informatizzato). Da tale data 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).

Una maggiore rigorosità nell'esame di teoria presenta indubbi vantaggi ai fini della sicurezza della circolazione stradale, in quanto aumenta la consapevolezza di avere neo-patentati con effettiva conoscenza della segnaletica stradale e dei corretti comportamenti da adottare alla guida.

L'introduzione del Quiz patenti informatizzato, eliminando la prova orale prevista per i candidati non scolarizzati, italiani o stranieri, 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, inoltre, una maggiore percentuale dei candidati respinti: 32,87% nel 2008 contro 34,69% nel 2010.

Nel 2011 si assiste ad una diminuzione repentina delle prove di esame rispetto al 2010 (-19,3%). La diminuzione si concentra particolarmente sulle prove di teoria che sono calate del 25,3%.

Prosegue la lenta, ma costante diminuzione della quota degli idonei all'esame teorico che scende al 65,0%

L'introduzione del Quiz patenti informatizzato ha dato luogo ad un maggior carico di lavoro per i dipendenti degli Uffici della motorizzazione civile, considerato anche che il blocco del turn-over non ha consentito l'integrazione di nuove risorse.

C.P.A. – Centri Prova Autoveicoli

I Centri prova autoveicoli offrono servizi ad un'utenza specialistica 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.

U.S.T.I.F. – Uffici Speciali per i Trasporti ad Impianti Fissi

Gli Uffici Speciali per i Trasporti ad Impianti Fissi verificano la sicurezza in materia di trasporti ad impianti fissi (impianti a fune ed assimilati, linee metropolitane, tramvarie etc) consistente soprattutto in istruttorie e verifiche tecniche su progetti di trasporto ad impianti fissi, in verifiche e prove per l'esercizio dei sistemi medesimi, in verifiche di idoneità ed abilitazione del personale tecnico di macchina e di movimento. Gli impianti sui quali esercitano la vigilanza si sostanziano in n° 1.680 ascensori, montacarichi, scale mobili e tappeti mobili, n° 147 funicolari e seggiovie, n° 364 seggiovie, n° 976 sciovie, 266 km di ferrovie con caratteristiche metropolitane, 2.857 Km di ferrovie, 132 km di metropolitane, 732 km di tramvie, 247 km di filovie, n° 109 cantieri ed opere vigilate.

Centro Elaborazione Dati Motorizzazione

Particolare rilevanza 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. La struttura del C.E.D della Motorizzazione è collocata presso la sede centrale di Via Caraci e unisce informaticamente tutti gli uffici dislocati sul territorio nazionale, che si collegano quotidianamente alla banca dati del C.E.D. per lo svolgimento di vari procedimenti istituzionali, nonchè 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.

Le forze di polizia (compresi oltre 2000 comandi dei vigili urbani) possono visualizzare h24 e 7 giorni su 7 tutte le informazioni relative ai titolari di patente e agli intestatari dei veicoli. In particolare nel tempo sono state implementate una serie di procedure:

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;

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.

Proprio in ragione dei compiti di gestione e aggiornamento dell'Anagrafe Nazionale dei Veicoli e dell'Anagrafe Nazionale degli Abilitati alla Guida il C.E.D è utilizzato per tutte le transazioni relative alle operazioni svolte presso gli Uffici Provinciali della motorizzazione civile e gli oltre 20.000 operatori professionali diffusi su tutto il territorio nazionale.

Al fine di dare attuazione alle nuove norme del codice della strada, il C.E.D. Motorizzazione è stato oggetto di importanti innovazioni che hanno reso tra l'altro possibile 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

Costituisce parte integrante del C.E.D. Motorizzazione, l'Ufficio Centrale Operativo che eroga dalla sede di Via Caraci alcuni servizi all'utenza introdotti a seguito delle semplificazioni sopra elencate. In particolare, registra nella banca dati del C.E.D. le variazioni di residenza dei patentati e dei proprietari dei veicoli e le conferme di validità delle patenti ed emette, inoltre, i duplicati delle patenti e delle carte di circolazione. La sua attività non si esaurisce però con la registrazione degli eventi, ma prosegue con l'attività più qualificante dal punto di vista dell'impatto sociale: il cittadino viene servito direttamente a casa. Infatti l'unica incombenza è quella di recarsi presso il Comune per comunicare il cambio di residenza, oppure dal medico per la conferma di validità della patente o dagli organi preposti alla sicurezza a denunciare il furto o lo smarrimento della patente o carta di circolazione. Da quel momento il cittadino non interviene più nel procedimento, ma dovrà solo attendere che gli vengano consegnati al suo domicilio i documenti richiesti. Sono, infatti, le Amministrazioni pubbliche che in sinergia operano per soddisfare l'utenza.

Nel 2011 i servizi forniti direttamente dal C.E.D., attraverso l'Ufficio Centrale Operativo, possono riassumersi quantitativamente in:

3.597.102 tagliandi inviati agli utenti per l'aggiornamento della residenza sulla patente e sulla carta di circolazione;

4.803.080 tagliandi inviati agli utenti per il rinnovo della patente;

483.230 duplicati delle patenti di guida inviate agli utenti;

62.777 duplicati delle carte di circolazione inviate agli utenti;

1.943.220 utenti assistiti tramite il numero verde (800 23 23 23);

1.957.732 utenti assistiti tramite il risponditore automatico per patente a punti (848 78 27 82)

2.130.937 lettere di comunicazione agli utenti di decurtazione del punteggio della patente.

Il Dipartimento è preposto all'acquisizione di servizi e forniture di natura informatica o ausiliarie per il funzionamento del C.E.D. e dell'U.C.O. e provvede all'assegnazione dei fondi agli uffici periferici per lo svolgimento delle attività di loro competenza inerenti le operazioni effettuate per il tramite del C.E.D. , per un importo complessivo di circa 35 milioni di euro.

Il Portale dell'automobilista (www.ilportaledellautomobilista.it)

Il Portale dell'automobilista offre servizi on line a cittadini, operatori professionali e imprese.

I principali servizi offerti dal Portale dell'Automobilista sono:

Esami di 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 quiz informatizzato dai candidati presentati dall'autoscuola. L'autoscuola, per i candidati che hanno superato l'esame, può stampare il foglio rosa il giorno successivo all'esame.

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

La Direzione generale per la motorizzazione ha assicurato la partecipazione attiva ai processi negoziali di armonizzazione a livello comunitario ed internazionale.

Per quanto riguarda le attività a livello comunitario, è stata assicurata la partecipazione ai gruppi di lavoro del Consiglio e della Commissione ove si è discusso di regolamenti concernenti la sicurezza, le emissioni inquinanti e di gas serra (CO₂) dei veicoli a motore e loro rimorchi, di veicoli a due o tre ruote, di trattori agricoli e forestali e di macchine mobili non stradali, del trasporto delle merci pericolose su strada, di sicurezza stradale inclusi i sistemi di trasporto intelligenti (ITS).

E' stato, inoltre, assicurato il puntuale recepimento di tutte le direttive della UE di competenza ed è stata rappresentata l'Amministrazione in seno al gruppo di alto livello sulla competitività dell'industria automobilistica, "CARS 21" del quale fa parte il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Per quanto attiene alle attività in seno alla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) di Ginevra la Direzione generale per la motorizzazione ha assicurato la partecipazione dell'Amministrazione alle riunioni indette in ambito Comitato trasporti interni (ITC) ed ai gruppi di lavoro ad esso afferenti, quali:

Foro mondiale dell'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli – WP29

Gruppo di lavoro sulla sicurezza generale – GRSG, presieduto dall'Italia

Gruppo di lavoro sulla sicurezza passiva – GRSP

Gruppo di lavoro inquinamento ed energia – GRPE

Gruppo di lavoro sul rumore – GRB

Gruppo di lavoro sulla frenatura - GRRF

Gruppo di lavoro sull'illuminazione - GRE

Gruppo di lavoro sul trasporto delle merci pericolose – WP 15 e relativi sottocomitati

Gruppo di lavoro sul trasporto delle merci deperibili – WP11

Gruppo di lavoro sulla sicurezza stradale - WP.1, presieduto dall'Italia.

Una delle tematiche ampiamente regolamentata a livello comunitario è rappresentata dai veicoli che sono oggetto di legislazione armonizzata in materia di sicurezza e protezione dell'ambiente. Il "prodotto" veicolo è trattato da diverse formazioni consiliari ed in particolare dal Consiglio Competitività, per gli aspetti legati alla omologazione comunitaria, dal Consiglio Ambiente per taluni aspetti concernenti le emissioni inquinanti e di CO₂ e dal Consiglio trasporti per cio' che concerne il controllo tecnico dei veicoli circolanti, la sicurezza stradale e la formazione dei conducenti. Oltre alla trattazione con procedura legislativa, la definizione dei requisiti specifici di sicurezza ed ambiente e' demandata alla Commissione europea che adotta appositi atti delegati.

Le diverse politiche UE hanno evidenziato la necessità di un coordinamento a livello comunitario conducendo alla istituzione, nel 2005, del gruppo di alto livello denominato "CARS 21" incaricato di delineare un quadro regolamentare che garantisca la competitività dell'industria automobilistica europea ed allo stesso tempo permetta di compiere i necessari progressi nel campo della sicurezza e dell'impatto sull'ambiente.

CARS 21 e' presieduto dal vice presidente della Commissione europea, Tajani e vede la partecipazione di alcuni Commissari europei, dei Ministri dei principali Paesi UE e dei vertici dell'industria automobilistica. Si tratta di un foro di assoluta importanza per l'Italia che in qualità di Paese produttore di veicoli e' rappresentato in seno al gruppo di alto livello dal Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti nonché nel gruppo di Sherpa e nei gruppi di lavoro ad esso afferenti. Il 2 dicembre 2011 CARS 21 ha adottato un rapporto ad interim ed in particolare 18 "messaggi chiave" miranti al mantenimento della competitività a livello globale dell'industria di settore ed alla sua crescita.

Riguardo alla legislazione di settore, di seguito si descrivono i principali dossier comunitari di competenza dell' Amministrazione dei trasporti che sono stati finalizzati o che sono all' esame da

parte del Consiglio dei Ministri UE dei trasporti, della competitività e dell'ambiente. Al riguardo si sottolinea come l'amministrazione dei trasporti abbia assicurato anche per l'anno 2011 la partecipazione ai lavori preparatori nei relativi gruppi di lavoro del Consiglio e nei relativi comitati a carattere regolamentare e gruppi di lavoro afferenti della Commissione.

Attivita' di recepimento di direttive comunitarie

Nell'anno 2011 sono stati adottati i seguenti provvedimenti di trasposizione di atti comunitari:

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 3 gennaio 2011 recante recepimento della direttiva 2010/61/UE della Commissione del 2 settembre 2010 che adegua per la prima volta al progresso scientifico e tecnologico gli allegati della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose.

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 3 marzo 2011 recante recepimento della direttiva 2010/26/UE della Commissione del 31 marzo 2010 che modifica la direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il raccapriccimento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali.

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 7 aprile 2011 recante recepimento della direttiva 2010/52/UE della Commissione, 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.

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 13 ottobre 2011 recante recepimento della direttiva 2010/47/UE della Commissione del 5 luglio 2010 che adegua al progresso tecnico la direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità.

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 13 ottobre 2011 recante recepimento della direttiva 2010/48/UE della Commissione del 5 luglio 2010 che adegua al progresso tecnico la direttiva 2009/400/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici dei veicoli a motore.

Relativamente al programma "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo", e precisamente riguardo l'area rientrante nell'obiettivo strategico relativa al potenziamento dell'attività di vigilanza sull'ENAC ai fini del monitoraggio del servizio svolto dai vettori aerei sulle rotte di collegamento nazionali su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico con finanziamento a carico dello Stato, si precisa quanto segue.

Il Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008, che ha modificato il Regolamento (CEE) n. 2408/92, consente agli Stati membri, in presenza di determinate condizioni, di garantire il diritto alla mobilità della popolazione residente in un territorio non adeguatamente collegato, mediante l'imposizione degli oneri di servizio pubblico.

Avvalendosi di tale facoltà, lo Stato italiano, ha imposto i sunnominati oneri relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra gli scali aeroporuali della Sardegna e delle isole minori della Sicilia e i principali aeroporti nazionali.

Nel corso degli ultimi anni i collegamenti effettuati in regime di oneri di servizio pubblico si sono estesi ad aeroporti situati anche in altre regioni.

Il principio di continuità territoriale rappresenta la tappa fondamentale nel processo di affermazione del concreto diritto alla mobilità di tutti i cittadini sancito dalla Costituzione italiana, compresi i soggetti che, o per censio o per collocazione geografica, ne sarebbero esclusi, conseguendo in tal modo un obiettivo di primaria valenza sociale. La maggiore equità sociale che si persegue consentendo collegamenti rapidi anche a territori mal collegati fa della continuità territoriale un validissimo strumento legislativo europeo che ben si adatta alla realtà italiana in cui sono presenti

diverse regioni disagiate perché periferiche o in via di sviluppo. Il principio di garantire il diritto alla mobilità è ormai convinzione condivisa; deve essere riconosciuto, mantenuto, garantito, ma va anche esteso e soprattutto razionalizzato. In questa ottica si colloca l'obiettivo strategico e operativo proposto e conseguito nel 2011.

Si tratta di implementare, nel dettaglio, l'azione di vigilanza sull'ENAC, ai fini del monitoraggio del servizio svolto dai vettori aerei sulle rotte di collegamento nazionali su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico con finanziamento a carico dello Stato (ad esclusione - ai sensi dell'art. 1, commi 837 e 840, della legge n. 296/2006 - dei collegamenti relativi alla continuità territoriale della Regione Sardegna).

A tal proposito, anche al fine di razionalizzare l'utilizzazione dei fondi pubblici, si è provveduto a raccogliere i dati di traffico sulle rotte onerate, provvedendo poi ad elaborarli per verificare l'andamento del traffico passeggeri.

In particolare, nel corso dell'anno di riferimento e relativamente alle tratte onerate Crotone-Roma Fiumicino, Roma Fiumicino-Crotone, Crotone-Milano-Linate e Milano Linate-Crotone, si è provveduto alla verifica della rispondenza tra il numero di frequenze effettuate ed il numero di frequenze minime previste dal decreto d'imposizione, per poter valutare l'effettiva regolarità nell'erogazione del servizio in regime di continuità territoriale.

Normativa comunitaria

Si è contribuito a fornire alla Rappresentanza permanente sulla proposta di revisione del regolamento comunitario n. 261/04; è in corso di predisposizione il decreto recante la disciplina sanzionatoria per la violazione del Regolamento UE 996/2010 (inchieste relative ad incidenti ed inconvenienti aeronautici). In particolare, si sono effettuate ricerche e si è elaborato il parere sul recepimento della direttiva 2008/114 in materia di infrastrutture critiche.

Normativa nazionale

è in corso la predisposizione della proposta di modifica del decreto ministeriale 85 del 29 gennaio 1999 in materia di affidamento in concessione dei servizi di sicurezza; è allo studio la modifica del provvedimento del 30 ottobre 2007 della Conferenza Stato-Regioni in materia di accertamento di assenza di tossicodipendenza; si è collaborato inoltre con l'ENAC nella predisposizione del Regolamento relativo alla istituzione dei Centri aeronautici che certificano i controllori del traffico aereo; si è partecipato alle riunioni del gruppo di lavoro dell'area "mobilità sostenibile" per la definizione di nuove figure nazionali e standard minimi delle competenze tecnico-professionali relative ai percorsi Istituti Tecnici Scolastici di Scuola Secondaria Tecnica di II grado progettati dal MIUR presso la Direzione Generale per l'Istruzione e Formazione Tecnica Superiore e per i rapporti con i Sistemi Formativi delle Regioni del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, nonché alle riunioni per la modifica delle linee guida emanate dal Ministero per lo sviluppo economico per il trasporto aereo di materiali radioattivi.

Si è svolta attività di studio, analisi e formulazione di osservazioni e pareri su proposte e disegni di legge nazionali e comunitari (nonché proposte di accordi internazionali), relativi alla normativa del settore. In particolare, si è elaborato il parere sul regolamento didattico dell'Aero Club d'Italia; sono state effettuate le seguenti attività: ricerca, acquisizione e aggiornamento della normativa vigente nazionale, regionale, comunitaria e internazionale; analisi della normativa in materia di navigazione aerea ai sensi della Legge 28 novembre 2005, n. 246; cura dei rapporti con i competenti uffici dell'Avvocatura dello Stato in relazione al contenzioso relativo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; nell'ambito di tale attività vanno ricomprese le attività di ricerca, acquisizione, studio e interpretazione di atti giudiziari, massime e sentenze, nonché di documentazione utile ai fini della rappresentanza in giudizio dell'amministrazione; istruttoria e predisposizione degli atti, nonché cura dei rapporti con i competenti uffici, segnatamente in relazione al contenzioso sull'inquinamento acustico e sul mancato adeguamento dei diritti aeroportuali e all'esecuzione di sentenze ed atti

esecutivi; analisi degli atti parlamentari di sindacato ispettivo, predisposizione della documentazione per le relative risposte, ove possibile in base alla documentazione in possesso della direzione, oppure reperimento di adeguate informazioni presso gli enti in grado di fornirne, al fine di poter essere in condizione di rispondere esaurientemente; analisi di esposti per disservizi e richieste di accesso a documentazione amministrativa ai sensi della Legge n. 241 del 1990, istruttoria e predisposizione della documentazione per le relative risposte; predisposizione di relazioni per l’Avvocatura in materia di intervento del Governo italiano nelle cause pendenti davanti alla Corte di Giustizia Europea; predisposizione di pareri sulla legittimità costituzionale di legislazione regionale.

Delibere enti vigilati

E’ stata approvata, ai sensi dell’art. 11, comma 4 del d.Lgs n. 250/1997, la Deliberazione C.d.A. ENAC n. 33/2011 adottata dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 14 giugno 2011, relativa alla modifica dell’art. 16 comma 1 dello Statuto dell’Ente, in ottemperanza alle disposizioni dell’art. 2, comma 3, del D.P.R. n. 188 del 5 ottobre 2010.

Demanio

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

E’ proseguita di concerto con l’Agenzia del Demanio e l’Enac la trattazione di alcune problematiche demaniali relative agli aeroporti di: Aquino, Bergamo Orio al Serio, Bresso e Perugia.

E’ stata rilasciata ai Ministeri dell’Economia e delle Finanze e della Difesa la determinazione di strumentalità dei beni appartenenti al demanio militare aeronautico dell’aeroporto di Bari – Palestro Macchie.

E’ stata posta in essere l’attività propedeutica per la retrocessione al Demanio dello Stato dei beni non più strumentali ai compiti istituzionali dell’Enav sugli aeroporti di Milano – Linate e Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Bolzano, Venezia Tessera e Roma Fiumicino, nonché delle aree extra sedime aeroportuale di Coccia del Morto e Cima di Grappa da trasferire al Patrimonio dello Stato.

Concessioni aeroportuali

Nel sistema aeroportuale nazionale sono attualmente presenti quattro modelli di gestione degli scali:

- gestione totale: alla società concessionaria è affidata la gestione dell’intero sistema aeroportuale;
- gestione parziale: disciplinata da apposita convenzione; il gestore introita le tasse passeggeri e merci e sostiene gli oneri manutentivi dei beni concessi (aerostazioni passeggeri e merci e loro pertinenze);
- gestione parziale a titolo precario: nelle more della definizione della convenzione, i singoli beni sono stati a suo tempo concessi in base all’art. 38 del Codice della navigazione dalla ex Direzione Generale dell’Aviazione Civile ; il gestore sostiene gli oneri manutentivi dei soli beni in concessione e non introita i diritti aeroportuali, che rimangono di pertinenza dello Stato;
- gestione diretta da parte dell’ENAC.

Oneri di servizio pubblico