

nell'esercizio finanziario in corso, si inverta decisamente il trend positivo dell'incidenza percentuale del macroaggregato "investimenti" che si registrava dal 2009.

**Tabella 2.1**

Anno di riferimento	Funzionamento	Interventi	Oneri comuni di parte corrente	Investimenti
2009	<b>88,68%</b>	<b>0,01%</b>	<b>1,14%</b>	<b>10,17%</b>
2010	<b>86,43%</b>	<b>0,24%</b>	<b>1,07%</b>	<b>12,26%</b>
2011	<b>84,28%</b>	<b>0,21%</b>	<b>1,02%</b>	<b>14,49%</b>
2012	<b>88,91%</b>	<b>0,58%</b>	<b>1,05%</b>	<b>9,46%</b>

Per quel che concerne, invero, le assegnazioni di competenza, in sede di proposte di bilancio e di legge di stabilità 2011 è stato illustrato, per tutte le spese riferite al funzionamento (escluse, quindi, le spese per la retribuzione del personale e gli investimenti), un fabbisogno complessivo di circa 95 milioni di euro, per poter fronteggiare tutte le situazioni di carattere tecnico-operativo istituzionali. L'esigenza in questione è stata opportunamente ed ampiamente motivata in sede di nota integrativa al citato bilancio ed anche in sede di predisposizione del budget economico, con l'esposizione dei programmi d'azione che si intendevano attuare ed i relativi indicatori di risultato. Al riguardo, sono stati però concessi soltanto 55 milioni di euro, al netto degli ultimi accantonamenti intervenuti.

Anche in questa occasione, pertanto, le note illustrate degli obiettivi che si intendevano perseguire per concorrere alle scelte programmatiche di politica economica, non hanno contribuito, secondo il modello teorico previsto, ad unire il processo di formazione del bilancio dello Stato al processo di pianificazione strategica. La prassi operativa, infatti, ha prevalso ancora una volta colpendo in modo indiscriminato e guardando alla tipologia della spesa piuttosto che alla sua finalità.

Tutto quanto sopra, unitamente ai noti e sostenuti aumenti del costo dei beni e dei servizi, ha creato, come già accennato, un deficit budgetario di circa 40 milioni di euro che, in corso di gestione, per l'espletamento delle attività programmate e oculatamente valutate, ha comportato, laddove e per quanto possibile, numerose variazioni compensative operate all'interno del C.d.R. e reiterate istanze volte a colmare tale insufficienza finanziaria. In esito a queste ultime, sono stati concessi soltanto 12 milioni di euro (contro i 42,3 milioni chiesti) con prelevamenti dal fondo per le spese impreviste. Ulteriori difficoltà di gestione si sono verificate in ordine alle seguenti problematiche:

- spese obbligatorie: nonostante le tempestive richieste di prelevamento dal fondo per le spese obbligatorie, concernenti soprattutto il pagamento di equo-indennizzi e risarcimenti al personale, ben 144 mila euro sono stati concessi dopo il 5 dicembre 2011, con conseguente formazione di residui nell'E.F. successivo;
- debiti pregressi: il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, titolare della materia sulla sicurezza della navigazione marittima, rende gli obbligatori servizi radio-marittimi ai navigatori servendosi della Telecom S.p.A. alla quale, come da contratto all'uopo stipulato, è dovuto un compenso per tale servizio quotidianamente svolto. I fondi appositamente stanziati in bilancio, da tempo, non risultano più sufficienti ed hanno determinato un debito che, fino al 31 dicembre 2010, è stato saldato mediante prelevamento dal Fondo per i debiti pregressi. Tuttavia, con riferimento all'anno 2011, continua a sussistere, nei confronti della predetta Società, una situazione debitoria per un importo di circa 6,6 milioni di euro;
- impegni pluriennali: la legge finanziaria 2008 ha autorizzato un contributo quadriennale (2008–2011) per lo sviluppo e l'adeguamento della componente aeronavale e dei sistemi di comunicazione del Corpo, peraltro inizialmente ridotto in attuazione dei decreti legge n. 112/2008 e n. 180/2008, in ragione del quale si è provveduto alla stipula di contratti, per un

importo complessivo pari all'entità del contributo, come ridotto dai citati decreti. Nonostante l'assunzione di tali impegni, regolarmente registrati presso l'Ufficio centrale di bilancio del Ministero e la Corte dei Conti, la legge n. 78/2010 e la legge di stabilità 2011 hanno stabilito una ulteriore riduzione del contributo che, di fatto, non consentirà all'Amministrazione l'adempimento delle obbligazioni giuridiche a suo tempo perfezionate;

- costi della Forza Armata: lo status giuridico di militare implica un imprescindibile percorso formativo e addestrativo (iniziale e di aggiornamento) che viene svolto presso i vari Istituti di formazione della Marina Militare. Inoltre, presso le strutture sanitarie di quella Forza Armata, il personale militare del Corpo è sottoposto alle obbligatorie visite periodiche ed ai previsti accertamenti medici di idoneità al servizio. Per far fronte ai corrispondenti oneri, annualmente sono stanziate, nei pertinenti capitoli di bilancio di questo C.d.R., risorse che hanno subito, negli ultimi anni, riduzioni tali da creare un debito, nei confronti della Marina Militare, valutato al 31 dicembre 2011 in circa 12,4 milioni di euro;
- fondo scorta: la legge 6 agosto 1954, n. 721, allo scopo di provvedere alle momentanee defezienze di fondi presso le Capitanerie di porto, rispetto ai periodici accreditamenti sui vari capitoli di spesa, istituì il c.d. "fondo scorta" che, con legge 11 aprile 1989, n. 133, passò su apposita contabilità speciale istituita presso ciascuna competente Sezione di Tesoreria provinciale dello Stato, per renderne più snella la procedura d'utilizzo. Attualmente, l'assegnazione in bilancio figura sul capitolo 2121 "Anticipazioni alle Capitanerie di porto per sopperire alle momentanee defezienze di cassa", che possiede la caratteristica di "rimodulabilità". Ciò, comportando possibili riduzioni anche in corso di gestione, come avvenuto a seguito dei diversi interventi normativi finalizzati al contenimento della spesa pubblica, non assicura, di fatto, ai Funzionari Delegati, quella certezza di liquidità finanziaria per la quale il fondo fu istituito, ostacolando non poco l'attività operativa e d'emergenza dei Comandi periferici. Sarebbe auspicabile, dunque, l'eliminazione di tale caratteristica, atteso, altresì, che il fondo in questione rappresenta una "partita di giro" che non comporta una effettiva spesa per l'Amministrazione che, a fine esercizio, incamera nuovamente e comunque l'intera somma stanziata col bilancio di previsione.

Tutto ciò, lascia facilmente immaginare le difficoltà che il Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera abbia dovuto affrontare per mantenere, con poco più di 40 milioni di euro inizialmente utili, un'organizzazione altamente operativa ed efficiente costituita da 11.000 militari (uomini e donne), con 300 uffici periferici (tra Capitanerie di porto, Uffici minori e altri Comandi operativi) distribuiti sugli 8.000 chilometri di costa da controllare, e con 582 unità navali (306 motovedette e 276 mezzi minori) e 22 mezzi aerei (8 aerei e 14 elicotteri), che perlustrano quotidianamente i 155.000 Kmq di mare territoriale. Il tutto, per garantire all'utenza del mare e, più in generale, alla collettività, i novellati incomprimibili servizi istituzionali.

Va da sé, che l'unica possibilità per scongiurare l'inevitabile interruzione degli stessi, con riflessi negativi anche dal punto di vista economico per il settore marittimo, è quella di poter disporre in via strutturale del fondo di funzionamento, con uno stanziamento di almeno 20 milioni di euro annui, la cui attuale mancanza incide pesantemente sul bilancio del Corpo.

Infine, l'attività tecnico-amministrativa svolta presso i Comandi periferici del Corpo e le operazioni di polizia giudiziaria effettuate in mare e sul territorio, hanno comportato, per l'erario, le entrate descritte nella successiva Tabella 4, aggiornata all'ultimo triennio. Si evidenzia che, fino al 2010, l'importo riscosso per sanzioni amministrative (punto 3) è stato rilevato all'interno della voce generica "altre entrate" (punto 4).

	ANNO 2009	ANNO 2010	ANNO 2011
1. Tasse ed imposte	93.851	95.299	83.168
2. Tariffe e canoni	330	304	332
3. Sanzioni amministrative	-	-	1.041
4. Altre entrate	4.885	3.779	2.531

(importi espressi in migliaia di euro)

Nell'ambito della priorità politica "Sicurezza", il Sig. Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha assegnato, al Corpo, 4 obiettivi strategici (specificati ai successivi punti da A a D) articolati negli 11 obiettivi operativi progressivamente numerati.

Questi ultimi, a loro volta, si sviluppano in più fasi (programmi d'azione) dalle quali, "a cascata", discendono gli obiettivi gestionali che il Comandante Generale (Responsabile del C.d.R.) ha assegnato con Circolare del 21 gennaio 2011 (prot. n.10.05.02.5875) agli Uffici periferici del Corpo e, per gli obiettivi la cui attuazione è di diretta competenza della struttura centrale, ai Reparti ed Uffici del Comando Generale.

Le attività svolte in ordine ai suddetti obiettivi - preordinati al programma di bilancio "Sicurezza e controllo in mare, nei porti e sulle coste" che concorre alla missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza" - ed i risultati per ciascuno conseguiti, sono di seguito riportati, con le valutazioni operate in ragione degli indicatori di risultato predeterminati sia in sede di nota integrativa al bilancio 2011, sia in sede di programmazione strategica.

#### ***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, con riferimento alle previste fasi operative ed in funzione dei fondi disponibili, tutte le iniziative possibili volte a:

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

Inoltre, 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 pure a livello internazionale con il coordinamento della Centrale operativa del Comando Generale, per verificare e sviluppare l'efficienza e la prontezza operativa (di personale e mezzi) nelle situazioni di emergenza, anche al fine di misurare i tempi di intervento, cercando di ridurli il più possibile, e di verificare l'efficacia delle azioni congiunte, svolte in sinergia con altri organismi e istituzioni.

Complessivamente si registrano 5.865 missioni di addestramento da parte dei mezzi navali (9.858 nel 2010 e 11.739 nel 2009) che, seppur notevolmente ridimensionate rispetto al passato, configurano il pieno raggiungimento dell'obiettivo prefissato per l'intero anno, anch'esso opportunamente contenuto (3.500). Il personale militare appositamente specializzato per l'impiego nei vari settori tecnico-operativi è stato, nell'anno, di 620 unità, come previsto nella direttiva ministeriale.

L'esame degli indici di efficacia monitorati dal controllo di gestione, relativamente alla fase concernente la disponibilità operativa dei mezzi aeronavali e terrestri della Guardia costiera, fa registrare i seguenti dati definitivi:

mezzi navali: obiettivo realizzato 310 giorni di disponibilità operativa (prefissato 284 giorni). Nel 2010, l'obiettivo realizzato fu di 308 giorni;

mezzi aerei: obiettivo realizzato 175 giorni di disponibilità operativa (prefissato 290 giorni). Nell'esercizio precedente, l'obiettivo realizzato fu di 199 giorni;

mezzi terrestri: obiettivo realizzato 358 giorni di disponibilità operativa (prefissato 347 giorni). Nel 2010, l'obiettivo realizzato fu di 252 giorni;

Quanto sopra, mette in evidenza che, in assenza di idonee risorse finanziarie destinate all'esercizio ed alla manutenzione ordinaria dei mezzi operativi della Guardia Costiera, si è dovuto privilegiare il mantenimento in efficienza e l'esercizio dei mezzi navali, più coinvolti nelle emergenze in mare, e di quelli terrestri, sacrificando la componente aerea, tra l'altro più onerosa, che ha visto un forzato periodo di indisponibilità per il quale non è stato possibile il raggiungimento dell'obiettivo predeterminato. 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 Sub Center – ubicati presso ognuna delle quindici Direzioni marittime, ha fatto complessivamente registrare:

- operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate (3.943 nel 2010);
- missioni di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali (4.173 nel 2010);
- 7.259 persone soccorse e/o assistite (6.988 nel 2010);
- 2.420 unità da traffico, pesca e diporto soccorse e assistite (2.202 nel 2010);
- 115.593 miglia percorse dalle unità navali, per ricerca e soccorso (96.395 nel 2010);
- 364 ore di volo eseguite dalla componente aerea, per S.A.R. (172 nel 2010);
- 271 missioni aeronavali per trasporto ammalati e traumatizzati (270 nel 2010).

Sempre in tema S.A.R. (ricerca e soccorso), con particolare riferimento all'attività connessa all'immigrazione clandestina, ai precedenti dati si aggiungono i seguenti output, premettendo che nel 2011 vi è stata una sensibile recrudescenza del fenomeno, per cui il numero degli 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, risulta decisamente superiore a quello dell'anno precedente. Complessivamente si ha:

- 508 eventi di immigrazione clandestina in mare (57 nel 2010);
- 52.879 persone soccorse/recuperate in mare (1.126 nel 2010);
- 112.319 miglia percorse dalle unità navali (123.619 nel 2010);
- 641 ore di volo della componente aerea (281 nel 2010);
- 4.571 missioni di vigilanza dei mezzi aeronavali (4.224 nel 2010);
- 14.845 controlli sui tratti di costa interessati dal fenomeno (3.681 nel 2010).

Per le ragioni sopra esposte, l'obiettivo programmato di 12.000 interventi (preventivi e non) sia in mare che a terra, è stato abbondantemente superato, essendosi attestato a 19.217 (7.820 nel 2010). Relativamente al suddetto fenomeno si evidenzia il continuo aumento dei migranti diretti sulle coste ioniche e del basso adriatico, creatosi grazie alle organizzazioni criminali che hanno adottato nuove rotte per i flussi di clandestini provenienti dall'Afghanistan, dall'Iran, dalla Siria e dalla Turchia, passando per la Grecia, il Mar Egeo ed il Mar Ionio. Gli arrivi e gli sbarchi su quelle coste si sono moltiplicati: dal 2009 ad oggi sulle coste calabresi si è registrato un incremento del 369% passando dai 394 ai 1.847 migranti recuperati nel 2011, mentre sulle coste pugliesi l'incremento è stato ancora più vistoso con il 2071% passando dagli appena 14 ai 3148 migranti recuperati nel corso del 2011. A causa del c.d. fenomeno della "primavera araba", il flusso migratorio verso le coste italiane è ripreso così violentemente da portare alla saturazione dell'isola di Lampedusa, dove, dei circa 53000 arrivi in tutta Italia, nel 2011, sono sbarcati l'85% dei migranti.

Per quanto concerne l'attività espletata presso la Centrale Operativa I.M.R.C.C. (Italian Maritime Rescue Coordination Center) del Comando Generale del Corpo che, come detto, ha anche coordinato varie operazioni complesse a carattere internazionale, c'è da dire che essa ha gestito le centinaia di telefonate di emergenza pervenute al "Numero blu" 1530 ed originate da rete mobile, nonché tutti gli allerta satellitari Cospas/Sarsat, Inmarsat, blue box ecc.. Tra le operazioni internazionali gestite dalla suddetta Centrale, sotto l'egida dell'agenzia europea FRANTEX si annoverano le seguenti:

Operazione congiunta europea "Poseidon 2011", 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 ed in tale contesto, tra luglio e settembre, congiuntamente a uomini e mezzi aeronavali di altri stati Europei, è stata impiegata una motovedetta del Corpo che ha percorso complessivamente 1.587 miglia intercettando e controllando 96 bersagli sospettati di favorire l'immigrazione, 5 motopescherecci e 4 navi mercantili, partecipando, altresì a 2 operazioni S.A.R., ad un'operazione complessa anti immigrazione e ad un'attività congiunta di polizia marittima.

Operazione congiunta europea "Indalo 2011", mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste africane algerine e del Marocco. L'operazione si è svolta nelle acque antistanti le coste sud-iberiche, ed ha visto il coinvolgimento di una unità navale e di un velivolo del Corpo.

Operazione congiunta europea "Hermes 2011", volta al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste africane (Algeria, Ciad, Mali, Nigeria, Libia e Tunisia) e diretti verso Lampedusa e sulle coste della Sicilia. 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, Malta, Portogallo, Regno Unito, Romania e Spagna. In questo contesto, l'Italia ha impiegato le unità navali dislocate presso la VII squadriglia di Lampedusa e gli aeromobili del Corpo. I suddetti mezzi hanno percorso un totale di 13.774 miglia controllando 471 unità e soccorrendo 26.029 persone.

Operazione congiunta europea "Aeneas 2011", mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste albanesi, dalle isole greche e dalla Turchia diretti verso la Puglia e la Calabria. Tale operazione si è svolta con la partecipazione di assetti aeronavali del Corpo e della Guardia di Finanza congiuntamente ad uomini e mezzi di Danimarca, Finlandia, Polonia, Lussemburgo, Slovacchia, Svezia ed Islanda. In tale contesto la componente aeronavale del Corpo ha percorso 7.926 miglia, controllato 155 unità e soccorso 411 persone.

In merito agli obiettivi operativi concernenti il mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo, nelle due accezioni della Safety e della Security, si segnalano le seguenti attività tra le quali si evidenzia, da subito, il forte impulso comunque assicurato in materia di controlli di prevenzione da atti terroristici. Si è privilegiato, altresì, a parità di risorse disponibili, un maggior controllo al naviglio estero che attracca nei porti nazionali.

In materia di safety le ispezioni, le visite e i controlli al naviglio nazionale ed ai loro documenti di bordo, sono stati 31.268, in forzata diminuzione rispetto al passato (40.599 nel 2010 e 49.868 nel 2009), per le già illustrate defezienze finanziarie. Pertanto, non è stato possibile raggiungere il target prefissato (45.000 controlli previsti) e, di conseguenza, un indice di efficacia positivo. Gli atti certificativi complessivamente rilasciati in materia, invece, risultano pari a 12.069 (12.361 nel 2010 e 10.966 nel 2009).

A fronte di 397.575 navi da traffico e di linea arrivate nei porti italiani (350.251 nel 2010 e 354.562 nel 2009), sono stati registrati 137.211 interventi del personale militare finalizzati alla sicurezza del traffico mercantile (141.538 nel 2010 e 184.245 nel 2009). In proporzione, la percentuale di rapporto interventi/accostamenti si attesta intorno al 35%, contro il 40% precedente. Anche in questo caso la contrazione delle attività trova giustificazione nelle scarse risorse destinate alle spese di funzionamento.

Per quel che concerne l'attività di Port State Control, c'è da evidenziare che, dal 1° gennaio 2011, è entrato in vigore il nuovo regime ispettivo P.S.C. regolamentato dalla Direttiva 16/2009/CE che assegna, alle navi, uno Ship Risk Profile (SRP), determinato in base a fattori generici, fattori storici, performance dello Stato di bandiera, della Compagnia di navigazione e del Registro di classifica riconosciuto. Il Risk Profile può configurarsi come:

High Risk Ship (HRS): ispezione obbligatoria ogni 6 mesi,

Standard Risk Ship (SRS): ispezione obbligatoria ogni 12 mesi,

Low Risk Ship (LRS): ispezione obbligatoria ogni 36 mesi.

Inoltre, le navi da ispezionare sono anche suddivise per ordine di priorità:

- P1 (ispezione obbligatoria);
- P2 (navi ispezionabili);
- P0 (non ispezionabili).

Ai sensi della Direttiva 2009/16/CE, recepita nel nostro ordinamento con il D.Lgs 53/2011, l'obbligo ispettivo assegnato a ciascuno Stato membro è rispettato quando viene raggiunto il numero minimo di ispezioni stabilito (fair share) e quando le ispezioni mancate non superano il 5% del totale delle navi di Priorità HRS (High Risk Ship) e il 10% del totale delle navi di Priorità SRS (Standard Risk Ship) e LRS (Low Risk Ship).

Nel caso di una nave classificata P1 non ispezionata, si determina l'inserimento dell'unità tra le navi Missed e l'elaborazione di una percentuale di omissione che laddove superi i limiti stabiliti dalla precipita Direttiva, comporta l'avvio di una procedura d'infrazione da parte della Comunità Europea.

Nel corso del 2011, sono state eseguite 1706 ispezioni a fronte di un commiment assegnato di 1654.

Nel dettaglio, sono state ispezionate 1084 navi di Priorità 1 e 622 navi di Priorità 2. Sebbene la percentuale di ispezioni mancate delle navi con un profilo di rischio standard e low rientri nei limiti del 10% previsti dalla Direttiva 2009/16/CE, quelle riguardanti le navi con un profilo di rischio elevato (HRS) hanno superato il previsto limite del 5%, determinando di conseguenza il mancato rispetto della Direttiva in parola ed anche il mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato nella direttiva ministeriale (ispezioni al 100% delle navi con Priority 1).

A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi 113 provvedimenti di "fermo nave" (126 nel 2010) e 2 provvedimenti di "nave bandita" (4 nel 2010), ossia di nave interdetta all'attracco nei porti dei Paesi aderenti al M.o.U. (Memorandum of Understanding).

Le prescrizioni in ordine alla sicurezza delle navi da minacce terroristiche, internazionalmente denominata ship security, hanno coinvolto sempre più il Corpo delle Capitanerie di porto (struttura responsabile in materia, nel settore dei trasporti marittimi) che, nella fase iniziale, ha programmato, in funzione delle risorse disponibili, sia la formazione specialistica del personale incaricato delle verifiche, sia le ispezioni da eseguire ai fini del rilascio della prevista certificazione.

Nel 2011, in particolare, sono stati approvati 152 piani di sicurezza nave (142 nel 2010 e 84 nel 2009) e sono stati rilasciati 298 certificati internazionali di security a navi nazionali che effettuano navigazione internazionale (308 nel 2010 e 402 nel 2009).

Anche la sicurezza dei luoghi in cui avviene l'interfaccia nave/porto nei confronti di minacce terroristiche (internazionalmente denominata port facilities security) ha impegnato, sempre più, il personale del Corpo delle Capitanerie di porto in una delicata e prioritaria attività di verifica e controllo in tali aree individuate come critiche.

I risultati ottenuti possono essere considerati soddisfacenti. Nel dettaglio, gli esiti sono, i seguenti: sono stati eseguiti ben 46.557 controlli alle port facilities (48.126 nel 2010 e 43.414 nel 2009) che, in termini di efficacia, supera il target prefissato di 35.000 controlli;

i controlli alle navi straniere sono risultati 1.442 (2.005 nel 2010 e 1.866 nel 2009), ossia il 73% delle navi soggette arrivate.

Sempre in materia di security si registrano, dal punto di vista operativo, 2.724 missioni antiterrorismo eseguite dalla componente navale della Guardia costiera, che, però, accusa la forzata contrazione rispetto alle 2.954 del 2010 dovuta, anche in questo caso, alle insufficienti risorse.

Per ciò che concerne il monitoraggio, il controllo e la gestione del traffico marittimo tale obiettivo è stato attuato mediante specifica attività del Corpo delle Capitanerie di porto che ha effettuato, con proprio personale appositamente specializzato, il monitoraggio del traffico marittimo e del naviglio in transito o in sosta nelle acque e nei porti di giurisdizione. A tal fine, anche in attuazione dell'art. 3 bis, comma 2, della legge n. 166/2009, sono stati sviluppati, realizzati e gestiti appositi sistemi di comunicazione e di monitoraggio del traffico marittimo (VTMIS – Vessel Traffic Management Information System) quali:

- VTS (Vessel Traffic System);
- LRIT (Long Range Identification and Tracking);
- SSN (Safe Sea Net);
- AIS (Automatic Identification System);
- ARES (Automazione Ricerca e Soccorso).

Nel dettaglio, con riferimento ai singoli obiettivi programmati, l'operatività dei sistemi ha assicurato, come da direttiva ministeriale:

Il 100% dei giorni di operatività dei Centri VTS in full e limited operational capability;

Il 99,8% di ore di disponibilità della rete AIS nazionale e del server SSN nazionale;

I controlli trimestrali previsti sulle Plus notification ed Hazmat notification inviate dalle Local Competent Authority (uffici marittimi periferici del Corpo) tramite SSN.

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

L'attività in questione concerne le azioni poste in essere dai Comandi periferici del Corpo, in via preventiva e repressiva, per contrastare gli abusi sul demanio marittimo, per assicurare il corretto svolgimento della navigazione da diporto e la tutela dei bagnanti, per la protezione dell'ambiente marino e la tutela delle biodiversità. Con riferimento a queste ultime, si premette che questo C.d.R. non dispone di risorse finanziarie appositamente ed esclusivamente dedicate, eccezion fatta per i capitoli 2179 e 2180 (spese di funzionamento per il controllo della pesca) che, insieme, hanno una dotazione di poco inferiore a 3 milioni di euro. C'è comunque da evidenziare che, per quel che concerne la tutela dell'ambiente e delle aree marine protette, il competente Ministero, attraverso la stipula di convenzioni, mette a disposizione risorse finanziarie ad hoc, seppur con versamenti dilazionati. Nel 2011, infatti, sono stati concessi quasi 3,2 milioni di euro che, unitamente alla dotazione sopra richiamata, sopperiscono ad una parte delle esigenze del settore il quale, nel suo insieme, con riferimento ai consumi intermedi, attualmente assorbe circa 9 milioni di euro annui del bilancio del Corpo.

Iniziando dall'obiettivo operativo concernente l'attività di polizia marittima e, in particolare, dal programma d'azione relativo alla vigilanza demaniale, sono stati effettuati, per quanto possibile, controlli preventivi finalizzati alla verifica del rispetto dei titoli concessori e sono state, come sempre, eseguite approfondite ispezioni per scongiurare fenomeni di attendimenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni abusive, ovvero di abusivo ampliamento di concessioni esistenti.

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

Sono interessanti i confronti col biennio 2009-2010, valutate soprattutto le minori risorse avute, che evidenziano come l'obiettivo prefissato in ordine ai controlli da eseguire a terra (140.000 controlli) sia stato comunque raggiunto:

- 168.760 controlli effettuati a terra (188.189 nel 2010 e 190.021 nel 2009);
- 4.665 missioni svolte dai mezzi aeronavali (5.449 nel 2010 e 10.514 nel 2009);

- 1.653 notizie di reato inviate all' A.G. (1.906 nel 2010 e 2.016 nel 2009);
- 440 sequestri penali eseguiti (534 nel 2010 e 810 nel 2009).

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

- 55.516 controlli effettuati in mare dalle motovedette (61.906 nel 2010 e 63.542 nel 2009), con 4.302 infrazioni rilevate (4.046 nel 2010);
- 98.730 controlli a terra eseguiti dal personale militare (98.536 nel 2010 e 95.015 nel 2009), con 1.920 infrazioni rilevate (2.219 nel 2010).

A seguito di tale attività, sono state trasmesse 48 notizie di reato all'A.G. ed eseguiti 140 sequestri penali e 105 sequestri amministrativi.

L'obiettivo stabilito ad inizio anno, che prevedeva, in materia di diporto, un massimo di 120.000 controlli, è stato raggiunto e, con grandi sforzi, ampiamente superato (154.246 controlli eseguiti) per non disattendere le aspettative della collettività, particolarmente sensibile ed esigente riguardo alla sicurezza in mare, spesso minacciata da comportamenti irresponsabili di diportisti che non rispettano le norme e le ordinanze in materia. Restando in tema di navigazione da diporto si segnalano:

- 1.778 unità da diporto soccorse/assistite (1.961 nel 2010 e 1.923 nel 2009);
- 4.569 diportisti soccorsi/assistiti (4.961 nel 2010 e 5.428 nel 2009);
- 196 sinistri che hanno coinvolto unità da diporto (239 nel 2010 e 279 nel 2009);
- 43 navi iscritte negli appositi registri e 37 cancellate;
- 1.737 imbarcazioni iscritte e 1.544 cancellate;
  - patenti nautiche rilasciate, 25.512 convalidate, 1.066 revocate e 162 sospese.

Inoltre, in favore dei diportisti che navigano sul lago di Garda e sul lago Maggiore, è stato nuovamente attivato, in loco, il dispositivo che ha visto impegnati uomini e mezzi navali della Guardia costiera per emergenze di soccorso e pronto intervento nelle acque dei citati laghi, in sinergia con i mezzi di altre amministrazioni (Carabinieri, Vigili del fuoco ecc.). Sono state assistite 30 unità navali (17 sul lago di Garda e 13 sul lago Maggiore) e soccorse, complessivamente, 1.310 persone.

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

- 1.038 bagnanti soccorsi/assistiti (542 nel 2010, 1.309 nel 2009);
- 86.056 sopralluoghi del personale sulle spiagge (82.755 nel 2010, 85.947 nel 2009);
- 52.182 controlli in mare sull'osservanza delle ordinanze balneari (48.956 nel 2010, 47.682 nel 2009), con 1.424 infrazioni rilevate (1.508 nel 2010, 1.601 nel 2009).

L'obiettivo stabilito ad inizio anno, che fissava 120.000 controlli in mare e a terra, è stato raggiunto e superato con complessivi 138.238 controlli eseguiti (131.711 nel 2010 e 133.496 nel 2009).

Nonostante le limitate risorse finanziarie concesse, nel periodo estivo è stato comunque svolto, lungo il litorale nazionale affollato da milioni di bagnanti, l'apposito programma "Mare sicuro". Su tutto il litorale nazionale sono stati schierate specifiche pattuglie con 200 battelli minori ed automezzi di servizio che hanno impegnato circa 3000 militari, tra uomini e donne della Guardia Costiera. Ciò, grazie ad un esasperato contenimento della spesa messo in atto, nel primo semestre dell'anno, da tutti gli uffici periferici del Corpo ed alla notevole capacità di risposta e di presenza

del personale che, come già detto, ha posto la massima attenzione possibile nei confronti dei numerosi villeggianti che affollano le spiagge italiane.

In dettaglio, nel periodo compreso tra il giugno e settembre, il Corpo delle capitanerie di porto ha concentrato l'impiego del proprio dispositivo operativo al fine di garantire un tempestivo intervento in caso di soccorso a bagnanti, a diportisti che utilizzano mezzi nautici minori per la balneazione (pattini, surf, gommoni, mosconi, pedalò ecc.) e, più in generale, a tutta l'utenza del mare. Il programma è strutturato in modo da affrontare la tematica "sicurezza in mare" in un'ottica ampia e multidisciplinare. Attraverso una prima fase di preparazione si provvede, infatti, a dare massimo risalto sia alle norme di comportamento da seguire per una tranquilla balneazione, sia alle pertinenti attività del Corpo, tramite mass-media e conferenze; successivamente si passa alla fase esecutiva di vigilanza, controllo ed attività di repressione degli atteggiamenti contrari alla vigente disciplina. Nel 2011, purtroppo, si registrano comunque interventi per il recupero di 135 bagnanti annegati e di 36 persone decedute in attività subacquea.

Si riportano, di seguito, alcune significative linee di attività intraprese dai Comandi periferici del Corpo nella fase preparatoria dell'operazione.

Come attività di prevenzione ed informazione, sono stati organizzati, con la collaborazione degli uffici scolastici, cicli di conferenze agli studenti delle scuole primarie e secondarie, sul corretto e responsabile approccio al mare.

Per l'aggiornamento periodico degli equipaggi e del personale destinato a compiti di vigilanza e prevenzione, sono stati svolti meeting di approfondimento sulle dotazioni di sicurezza a disposizione delle unità navali e sulle comunicazioni radio e telefoniche tra motovedette in mare, pattuglie a terra e sale operative.

È stato coordinato lo svolgimento di giornate di approfondimenti sulle tematiche attinenti la sicurezza balneare per la valorizzazione del ruolo dell'assistente bagnante.

Per affermare il concetto "dell'agire responsabile", è stata riproposta l'iniziativa della distribuzione, sulle spiagge, nei porti e lungo i punti di ormeggio, di dépliant illustrativi per informare bagnanti e diportisti sui corretti comportamenti da tenere sulle spiagge ed in mare e sul sistema di sicurezza attivato lungo il litorale. Per le stesse finalità e per la diffusione del "numero di emergenza 1530", sono stati realizzati appositi spot trasmessi dalle principali emittenti televisive in ambito nazionale e regionale.

Sono stati organizzati, in ogni compartimento marittimo, appositi incontri con le Forze di polizia e di emergenza sanitaria per favorire la collaborazione e lo scambio informativo e per ottimizzare, nel periodo di maggiore afflusso, la sinergia dei mezzi operativi in mare.

Il programma mare sicuro include, altresì, l'operazione denominata "Ferragosto sicuro". Nel momento della stagione in cui si produce il massimo sforzo nel diurno impegno rivolto a garantire la sicurezza in mare e lungo le coste del litorale nazionale, viene predisposto, da alcuni anni, un imponente dispositivo della Guardia Costiera per esercitare la propria azione di vigilanza e la propria funzione di garanzia che quella particolare giornata richiede per il massiccio afflusso di bagnanti, per l'incremento delle attività marittime, ludiche e professionali e per il gran numero di passeggeri che affollano navi e porti.

Passando all'esame dell'obiettivo operativo concernente il controllo sulla filiera di pesca, si evidenzia il costante ridimensionamento delle attività operative poste in essere, determinatosi per il progressivo contenimento della spesa che ha caratterizzato l'ultimo triennio. Gli interventi di vigilanza e controllo sull'attività di pesca, sia in mare che a terra, nel 2011 sono stati 183.521 (193.174 del 2010 e 225.422 del 2009). L'obiettivo prefissato di 155.000 controlli è stato, comunque, raggiunto.

In dettaglio, i controlli eseguiti a terra, da squadre di personale appositamente formato, sono stati 155.913 (160.838 nel 2010 e 193.396 nel 2009) ed hanno interessato sia i punti di sbarco del pescato, sia i luoghi di vendita e consumo del prodotto stesso. I controlli effettuati in mare a bordo dei pescherecci sono stati, invece, 27.608 (32.336 nel 2010 e 32.026 nel 2009). I risultati dell'attività complessivamente svolta sono i seguenti:

- 14.485 missioni aeronavali (15.701 nel 2010 e 16.429 nel 2009);
- 830 notizie di reato (1.047 nel 2010 e 1.152 nel 2009);
- illeciti amministrativi (5597 nel 2010 e 5.104 nel 2009);
- 4.840 attrezzi da pesca sequestrati (2.915 nel 2010 e 14.479 nel 2009);
- 367.309 Kg. di pescato sequestrati (387.700 nel 2010 e 684.104 nel 2009).

Nel mese di dicembre si è svolta l'operazione nazionale denominata "Octopus" che ha portato alla luce 1.496 violazioni con il sequestro di 161 tonnellate di prodotti ittici in cattivo stato di conservazione o privi dei documenti di tracciabilità, per un valore commerciale superiore ad 1,5 milioni di euro. L'operazione, condotta sia in mare che a terra, con l'impiego di oltre 1.000 militari, è stata eseguita nei luoghi di sbarco del pescato, in più di 1.000 mercati ittici, in circa 400 centri di distribuzione all'ingrosso, nelle pescherie e in oltre 1.300 ristoranti.

In merito all'obiettivo operativo concernente la tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e la difesa delle riserve marine e del patrimonio archeologico sommerso, l'attività si è concretizzata, a livello periferico, in controlli lungo la fascia costiera e sulle aree protette, con interventi preventivi di uomini e mezzi del Corpo più costanti e frequenti possibile nonché, laddove necessario, con pronte azioni repressive. La componente aeronavale della Guardia costiera ha complessivamente eseguito, anche in attuazione delle convenzioni in essere di cui si è fatto cenno:

- 10.091 missioni per vigilanza ecologica (10.574 nel 2010 e 10.081 nel 2009);
- 11.273 missioni antinquinamento (11.331 nel 2010 e 14.111 nel 2009);
- 4.743 missioni di monitoraggio acqua (6.089 nel 2010 e 8.653 nel 2009);
- 4.187 missioni per vigilanza archeologica (4.352 nel 2010 e 7.842 nel 2009);
- 7.662 missioni di vigilanza sulle riserve marine (6.309 nel 2010 e 8.755 nel 2009).

Il personale a terra, specializzato in materia, ha svolto 130.232 controlli per tutela ambientale (143.253 nel 2010; 136.431 nel 2009), mentre i militari appartenenti ai Nuclei subacquei del Corpo (altamente qualificati per operazioni in immersione ed impiegati anche nei soccorsi di protezione civile, come nelle note recenti emergenze sulla costa ligure per le alluvioni che hanno trascinato in mare interi villaggi della zona), hanno eseguito 4.275 interventi per la difesa del patrimonio archeologico sommerso (5.528 nel 2010; 5.195 nel 2009).

In termini di efficacia, a fronte dei previsti 150.000 controlli in mare e a terra per tutela ambientale, ne sono stati realizzati 169.589, con un sensibile ridimensionamento rispetto ai 189.399 del 2010 ma con un indice di efficacia comunque positivo (1,13). Le missioni effettuate dalla componente navale per la tutela del patrimonio archeologico e delle riserve marine sono state, complessivamente 11.849, contro le 12.000 prefissate, con un indice di efficacia di poco negativo (0,98) ma in crescita rispetto all'esercizio precedente (0,88 nel 2010). A seguito di tale attività si registrano:

81 sequestri penali (110 nel 2010 e 124 nel 2009) e 333 notizie di reato all'A.G. per inquinamento (296 nel 2010 e 304 nel 2009);

43 notizie di reato all'A.G. in materia di beni archeologici sommersi (14 nel 2010 e 32 nel 2009);  
7 rinvenimenti di reperti archeologici (17 nel 2010 e 14 nel 2009).

Nel corso del 2011, complessivamente, si sono avuti 119 casi di grave/medio inquinamento (31 nel 2010 e 149 nel 2009), nonché 425 casi di piccoli inquinamenti (346 nel 2010 e 368 nel 2009), con 1.362 interventi del personale del Corpo per disinquinamento (602 nel 2010 e 895 nel 2009).

La convenzione stipulata con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare è risultata di fondamentale importanza per il potenziamento della sorveglianza delle aree marine protette, la prospezione dei fondali ed il monitoraggio aereo.

L'attività di tutela ambientale è stata incrementata con l'attivazione della nuova componente specialistica L.A.M. (laboratorio ambientale mobile), dotata di due laboratori mobili con capacità di analisi chimico-fisica della matrice acqua. L'attività della neonata componente ha avuto inizio con l'applicazione del protocollo d'intesa stipulato con l'Università "Parthenope" di Napoli che prevede la collaborazione del Corpo per operazioni ambientali nel territorio dei Regi Lagni (CE), cui ha fatto seguito la collaborazione con l'A.R.P.A. Lazio per operazioni nel territorio della Tuscia.

Vanno altresì segnalate le missioni per campionamento delle acque di superficie, effettuate in Puglia, su richiesta della Procura della Repubblica di Trani, per il monitoraggio delle acque del porto di Molfetta e degli scarichi di alcune attività commerciali e di depuratori nel territorio di Trani e di Barletta e, nel Lazio, su richiesta della Procura della Repubblica di Civitavecchia, per il monitoraggio di corsi d'acqua interessati da significative attività antropiche di origine industriale. L'analisi complessiva dei dati acquisiti dalla succitata componente ha confermato la rilevanza degli inquinamenti di origine tellurica, dovuti all'apporto di inquinanti tramite corsi d'acqua, condotte e scarichi, focalizzando le criticità dei sistemi fognario-depurativi.

***Cooperazione e il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo a conferma del ruolo leader e di supporto che la Guardia costiera svolge nell'ambito dei precipui compiti istituzionali.***

Nell'esercizio finanziario 2011, figura, tra gli obiettivi strategici conferiti dal Sig. Ministro, quello concernente la cooperazione ed il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo. Ciò, per favorire i migliori interventi e risultati in materia di sicurezza e soccorso in mare, attraverso accordi e sinergie tra gli Stati frontalieri e con il contributo che, da tempo, la Guardia costiera italiana è in grado di fornire alle similari organizzazioni straniere, per la sua assoluta eccellenza nell'ampio panorama dei servizi da essa resi in ambito marittimo.

In particolare, per il 2011, è stato assegnato l'obiettivo operativo di predisporre quanto necessario per la pianificazione e lo svolgimento di due eventi internazionali in campo marittimo: il "44° Port State Control Committee" ed il "World maritime Day Parallel Event".

Il primo evento si è svolto, con successo, a Napoli, dal 2 al 6 maggio, ed ha visto la partecipazione dei Paesi aderenti al Paris MoU (Memorandum of Understanding). Il Committee, che annualmente si riunisce in uno dei Paesi membri, ha trattato diversi argomenti inerenti l'attività di P.S.C., già esposta al punto 2 della precedente lettera A, ed in particolare è stato approfondito il nuovo regime ispettivo entrato in vigore dal 1º gennaio 2011 ed è stato esaminato il resoconto statistico delle attività P.S.C dell'anno 2010. Con riferimento a quest'ultimo, è emerso che:

su 24.408 ispezioni effettuate nella regione del Paris MoU, l'Italia è il secondo Paese membro, per numero di ispezioni effettuate, con una percentuale dell' 8,3%, ed il terzo, per numero di navi detenute nei suoi porti; inoltre è il Paese che ha bandito più navi negli ultimi otto anni. Questi risultati evidenziano la professionalità e la scrupolosità degli ispettori italiani;

l'Italia, in virtù del precedente regime ispettivo, ha sempre ed ampiamente superato l'obiettivo del numero delle ispezioni da effettuare (almeno il 25% delle navi soggette), attestandosi su un dato medio superiore al 30%;

la bandiera italiana rientra nelle prime dieci posizioni della White List del Paris MoU, a significare le ottime performance della Flag, delle Company e delle Recognized Organizations.

Il 13 e 14 ottobre 2011, invece, si è svolto a Roma, a Palazzo Colonna, nella sede di Confitarma, un evento di portata internazionale (il "World maritime day parallel event" dell'IMO) incentrato sul tema della pirateria marittima, fenomeno di indiscusso interesse globale che, con drammatica attualità, colpisce anche il nostro Paese.

L'organizzazione dell'evento, affidata al Comando Generale, sotto il coordinamento dei Dicasteri dei Trasporti e degli Esteri ed in collaborazione con la Marina Militare, ha pienamente centrato l'obiettivo di creare un ambiente di lavoro collaborativo, in particolare sull'impegno della comunità internazionale nello studiare più efficaci misure di contrasto e forme di cooperazione contro la pirateria marittima.

La manifestazione ha visto la partecipazione di delegazioni provenienti da 37 Paesi, oltre che di autorevoli rappresentanti di Organizzazioni internazionali, Istituzioni pubbliche e privati, ad un livello così elevato da essere stato riconosciuto tra i più qualificati rispetto alle passate edizioni di analoghi eventi IMO.

Positivi riscontri sono stati raccolti sia da parte delle delegazioni straniere sia dal Segretario Generale IMO, tanto in riferimento alle attività proposte nel corso dell'evento quanto per le materie e gli argomenti trattati nel corso del seminario.

I contributi esposti dalle diverse Autorità intervenute hanno sviscerato il tema della pirateria in tutti i suoi aspetti: legale, operativo ed umanitario. Gli interventi si sono incentrati sull'impegno della Comunità internazionale nel proporre nuove misure di contrasto al fenomeno, di sostegno ai marittimi soggetti ad atti di pirateria e di difesa del naviglio mercantile.

Il messaggio che è emerso con maggior forza dall'evento è quello di unire le forze a livello nazionale ed internazionale per contrastare il fenomeno e, al contempo, combattere l'isolamento in tutti i luoghi colpiti dalla pirateria. Ed è proprio in tale direzione che si è mossa l'Italia con la conversione in legge del decreto n. 107/2011 recante, tra l'altro, misure urgenti antipirateria. La citata legge ha, infatti, consentito al Ministero della difesa di stipulare con gli armatori marittimi un'apposita Convenzione per imbarcare nuclei militari di protezione a bordo dei mercantili italiani in transito nelle zone a rischio, ovvero, in alternativa, guardie giurate private.

In questo contesto, il Corpo delle Capitanerie di Porto - consapevole del proprio ruolo centrale nella prevenzione alla pirateria marittima, quale titolare di specifiche funzioni in materia di ship e port security rientranti nelle attribuzioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - ha risposto con prontezza adottando un provvedimento che colloca l'imbarco dei citati nuclei militari armati proprio nella disciplina di cui sopra, in conformità alle linee-guida sviluppate dall'IMO ed alla normativa nazionale e comunitaria di settore. Infatti, con Decreto Dirigenziale del 7 ottobre 2011, si è proceduto a dare istruzioni per l'adeguamento delle predisposizioni di sicurezza delle navi e delle dotazioni che, tenendo conto dell'imbarco dei nuclei e del relativo munitionamento ed armamento, siano conformate al numero delle persone imbarcate.

Si tratta di iniziative di estrema importanza, volte alla determinazione dei piani di sicurezza delle navi, in relazione alla valutazione dei rischi ed ai contesti generali in cui la minaccia può concretamente realizzarsi.

Il ruolo centrale che il Corpo delle capitanerie di porto sta viepiù consolidando nel Mediterraneo, in materia di monitoraggio del traffico marittimo, ha comportato il conferimento di un obiettivo operativo concernente lo sviluppo e la gestione della rete AIS del Mediterraneo MARE $\Sigma$  (Mediterranean AIS Regional Exchange System).

Attraverso tale rete, realizzata dal Corpo sotto l'egida dell'EMSA (European Maritime Safety Agency), è possibile scambiare fondamentali dati AIS (tracce di unità mercantili soggette a normativa SOLAS e di pescherecci superiori) tra i Paesi coinvolti e la stessa EMSA. I due programmi d'azione fissati dalla direttiva ministeriale, ossia assicurare il 99,8% di ore di disponibilità della rete e gestire 36 milioni di informazioni a trimestre, sono stati puntualmente eseguiti, con indici di efficacia superiori ad 1.

#### **Gestione del settore concernente il personale marittimo.**

Con riferimento a tale obiettivo strategico sono stati programmati i seguenti due obiettivi operativi.

*Miglioramento della formazione e dell'addestramento del personale marittimo.* L'obiettivo di analizzare la rispondenza dell'attuale previsione normativa, per il conseguimento delle abilitazioni professionali marittime, al dettato della Convenzione STCW 78/95 e della Direttiva 2008/106/EC è stato conseguito.

In particolare, è stata eseguita l'analisi delle criticità del vigente sistema della formazione marittima anche con riferimento all'applicazione delle disposizioni per l'effettuazione degli esami per il conseguimento dei titoli.

Sono state espletate, altresì, le procedure di riconoscimento dei 16 Centri di formazione richiedenti, dei quali solo 12 autorizzati. Con riferimento alla fase inerente le verifiche sull'attività svolta dai predetti centri, infine, sono state eseguite 40 ispezioni raggiungendo, così, la percentuale fissata nella direttiva (75% dei Centri autorizzati)

*Informatizzazione delle matricole del personale marittimo.* L'obiettivo si prefiggeva di ultimare le procedure tecnico-amministrative per il passaggio alla gestione informatizzata della gente di mare, con il susseguente addestramento del personale militare da dedicare all'uso del sistema. La mancata attivazione di quest'ultimo, da parte della competente Direzione Generale del Ministero, ha comportato, però, l'impossibilità di avviare la fase di informatizzazione dei dati concernenti il personale marittimo e, di conseguenza, anche l'addestramento del personale sull'utilizzo del sistema stesso.

In sede di attivazione di tale sistema, già predisposto da alcuni anni dalla citata D.G., si è reso indispensabile, infatti, procedere all'aggiornamento dell'hardware e software, per consentire la compatibilità con le avanzate tecnologie nel frattempo intervenute. I tempi occorrenti per l'implementazione del sistema hanno ritardato l'informatizzazione dei dati del personale marittimo, posticipando le fasi in questione al 2012.

**Priorità politica 4 “Ammodernamento del Ministero****Obiettivi strategici correlati:**

- ✓ *“Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche”*
- ✓ *“Ottimizzazione dei costi del Ministero e dell'efficienza interna, anche attraverso la valorizzazione delle risorse umane e la crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche”*

Il primo obiettivo in questione insiste sul programma Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche” all'interno della missione 32 “Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza”, che comprende anche il programma “Indirizzo politico”.

Nel corso del 2011 è proseguito il miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche.

Al riguardo si sottolinea, innanzitutto, l'attività di prosecuzione e sviluppo dei progetti informatici e dei sistemi informativi automatizzati svolta dalla competente struttura ministeriale

In particolare, nell'arco del 2011, l'attività si è orientata su quattro direttive principali :

- TECNICA
  - consolidare le architetture dei sistemi di elaborazione ed innalzare la stabilità e la fruibilità dei servizi trasversali all'utenza interna, sia centrale che periferica, con un contemporaneo abbassamento della frequenza di malfunzionamenti ed indisponibilità delle funzioni applicative;
  - realizzare interventi strategici per l'Amministrazione, quali il sistema di monitoraggio delle grandi opere e lo sviluppo dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS);
- COMUNICATIVA
  - aumentare i canali ed i contenuti informativi verso l'utenza interna, con lo sviluppo della nuova intranet e sessioni formative a carattere tecnico - organizzativo ispirate ai temi propri del Codice dell'Amministrazione Digitale
  - consolidare il ruolo di struttura di riferimento dell'Amministrazione per la comunicazione verso l'utenza esterna (imprese, operatori e cittadini) attraverso il supporto fornito alle altre Direzioni Generali per, ad esempio, la campagna sulla Sicurezza Stradale, la pubblicizzazione dell'azione di investimento infrastrutturale per il Programma Operativo Nazionale e l'azione di coordinamento ed integrazione sul tema della Direttiva europea sugli ITS;
- STATISTICA
  - diffondere i dati statistici mediante il Conto Nazionale edizione 2008-2009, il Diporto Nautico edizione 2008 e, in occasione del Cinquantesimo “Salone Nautico Internazionale” di Genova, il Diporto Nautico edizione 2009”, con quasi un anno di anticipo rispetto al programma previsto;
  - realizzare, in ambito SISTAN (Sistema Statistico Nazionale) e d'intesa con l'ISTAT, il Programma Statistico Nazionale e altre pubblicazioni specialistiche nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, con trasmissione anche ad organismi internazionali;
- AMMINISTRATIVA
  - migliorare l'efficienza dell'azione di investimento in campo ICT promuovendo un attento controllo del rapporto tra esigenze di spesa, disponibilità di bilancio ed efficacia degli interventi nell'arco dell'anno. Grazie a tale meccanismo, anche in presenza delle note carenze finanziarie sui capitoli di competenza, è stato possibile dispiegare un'azione incisiva ed efficace sull'intera Amministrazione;
  - espletare tutte le necessarie attività programmatiche inerenti il programma di sperimentazione del nuovo Bilancio di Cassa, cui l'Amministrazione ha aderito, evidenziando agli organi competenti anche le criticità emerse nel corso della sperimentazione e fornendo il proprio contributo alla futura implementazione del sistema.

Tra le azioni realizzate nell'arco del 2010 e rientranti nella sfera di stretta competenza tecnica, si possono citare l'azione di razionalizzazione sui prodotti software destinati alla gestione del *back office*, agli interventi finalizzati a migliorare l'utilizzo e la disponibilità delle piattaforme di elaborazione mediante il massiccio ricorso ad ambienti di virtualizzazione, che hanno consentito anche di gettare le basi verso temi di stretto interesse quali il *disaster recovery* e la *business continuity*.

Sono, inoltre, in corso le attività per la dismissione dei domini “*trasporti*” e “*infrastrutture*” a favore dell'unico dominio MIT, attività di particolare importanza, in quanto permette di creare una gestione unificata delle *Active Directory*, consentendo una più uniforme e funzionale gestione delle varie policy di sicurezza e dei servizi distribuiti.

Continuano, purtroppo, a permanere le criticità legate all'impossibilità di provvedere al naturale *turn over* delle apparecchiature obsolete, limitando fortemente le possibilità di miglioramento dei livelli di disponibilità dei servizi per l'utenza.

Sul fronte della comunicazione, malgrado il notevole impegno profuso e gli indubbi risultati conseguiti, si continua a non poter disporre di risorse specialistiche, condizione che obbliga a limitare il campo di azione.

Tra gli interventi di rilevanza strategica per l'Amministrazione, si cita la realizzazione del nuovo sistema informativo per il monitoraggio delle Infrastrutture Strategiche (c.d. Grandi Opere), che ha consentito di avviare il consolidamento delle informazioni utili alla Struttura Tecnica di Missione tramite un'architettura cooperativa ed interoperabile che consentirà di acquisire le informazioni sullo stato di avanzamento delle opere ed i relativi investimenti per un numero rilevante di interventi, direttamente dai soggetti coinvolti nella realizzazione e cioè ANAS e RFI.

L'altro settore strategico sul quale si è concentrata l'attività ha riguardato i sistemi ITS, ponendo particolare accento sull'azione di coordinamento ed integrazione sia nei confronti delle iniziative a carattere interno (PON Reti & Mobilità, Easy Way, UIRNET e Comitato Centrale dell'Albo per l'Autotrasporto), sia sui filoni progettuali che vedono impegnati altri soggetti istituzionali (Regioni e Comuni) unitamente a compagini industriali per la realizzazione di sistemi ITS, come, ad esempio, i progetti SECTRAM e DESTINATION riguardanti il territorio dell'arco alpino.

Particolare rilevanza ha assunto, altresì, l'esperienza internazionale maturata in qualità di partner istituzionale nell'ambito del progetto SCUTUM (*SeCuring the EU GNSS adopTion in the dangeroUs Material transport*), insieme ad ENI e Telespazio.

Sempre nel corso del 2010, sono stati anche predisposti tutti gli atti propedeutici alla procedura di gara europea per l'integrazione e la gestione dell'attuale sistema di gestione documentale, la cui pubblicazione è avvenuta a fine gennaio 2011.

Ciò premesso, si sintetizzano, di seguito, gli ulteriori interventi di rilievo nel settore delle innovazioni tecnologiche del Ministero:

#### *Sistema dei controlli interni e valutazione del personale*

Il sistema dei controlli interni del Ministero è costituito:

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

utilizzato precedentemente dal Ministero per la determinazione dei costi, diversi da quelli del personale, ai fini del controllo di gestione.

Il sistema SICOGE-COINT è stato attivato presso questo Ministero nel 2009, mentre i sistemi SISTRA e SIGEST risultano attivi già dal 2004. Nel 2009, peraltro, è stata completata la migrazione di detti sistemi SISTRA e SIGEST dalla precedente piattaforma tecnologica utilizzata dal Ministero alla nuova operante nell'ambito del Sistema pubblico di connettività (SPC), acquisita dal CNIPA e messa a disposizione di tutte le Amministrazioni. Nel 2011, in particolare, si proceduto ad implementare la funzionalità di misurazione della performance nell'ambito del predetto Sistema di controllo di gestione, inserendo per ogni struttura organizzativa centrale e periferica gli obiettivi assegnati, con i relativi indicatori e risultati attesi, consentendo in tal modo di verificare, alle scadenze prefissate, lo stato di attuazione di detti obiettivi.

Nel mese di ottobre per motivi di copertura finanziaria, il servizio di “*contabilità analitica, controllo strategico e controllo di gestione*” è stato sospeso e a tutt’oggi non è stato ancora attivato.

L’importanza dei menzionati sistemi di controllo risulta accresciuta rispetto agli anni precedenti, in quanto gli stessi costituiscono, ormai, strumento indispensabile ai fini dell’attuazione della nuova normativa in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni, introdotta dalla legge delega 4 marzo 2009, n. 15 e dal connesso decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150.

In particolare, i risultati desumibili dal SISTRA in ordine al grado di raggiungimento degli obiettivi strategici costituiscono la base di partenza per la valutazione dei dirigenti apicali, ossia dei titolari dei Centri di responsabilità amministrativa del Ministero, mentre i risultati desumibili dal SIGEST in ordine al grado di raggiungimento della performance organizzativa delle singole strutture costituiscono la base di partenza per la valutazione dei dirigenti generali e non e del personale delle Aree, secondo quanto previsto dal decreto ministeriale 10 settembre 2010 n. 274/5.1/O.I.V., registrato alla Corte dei Conti il 10 ottobre 2010, Reg.n.9-Fog.335, con il quale è stato approvato il sistema di misurazione e valutazione organizzativa e individuale del Ministero, in attuazione delle disposizioni in materia di cui al richiamato decreto legislativo n. 150/2009 e delle delibere emanate dalla Commissione per la valutazione, la trasparenza e l’integrità delle amministrazioni pubbliche.

#### *Sito internet*

Nel corso del 2011 sono proseguiti con regolarità le attività di gestione e implementazione del sito internet.

Nonostante il ridotto numero di unità di programmazione disponibili per le attività di *debugging*, manutenzione, sviluppo e adeguamento delle procedure, non si sono verificate “code di attesa” per il soddisfacimento delle richieste dell’utenza.

Analoga situazione si è verificata per quanto concerne la gestione dei contenuti del sito dell’Amministrazione.

La struttura redazionale ha infatti soddisfatto le richieste pervenute dalle varie strutture ministeriali, con un costante confronto con i referenti delle medesime strutture e con gli sviluppatori del sito.

E’ stata inoltre completata la configurazione virtualizzata dei server, curata dal personale con la supervisione di uno *specialist* che ha così formato, con un *training on the job*, il personale stesso.

Quanto sopra costituirebbe un ottimo punto di partenza per le attività del 2011 alle quali, però, si contrappongono alcune difficoltà, quali la necessità di fondi per attivare un corretto programma di manutenzione delle infrastrutture informatiche (server, SAN, switch, eccetera) e tecnologiche (aria condizionata, UPS, rack eccetera) delle server farm e per l’acquisto di materiali hardware, software e di corsi di formazione in ordine agli stessi, nonché la carenza di personale per la programmazione delle procedure distribuite.