

importi in milioni di euro

Quanto al ***rilancio degli interventi in materia di infrastrutture portuali***, l'attività di vigilanza ed impulso è affidata alle Autorità portuali, coordinate e stimolate dalle competenti strutture ministeriali.

I risultati della suddetta attività sono analiticamente riportati nella tabella riassuntiva di seguito riportata, dalla quale emerge un ritardo generalizzato nello stato di avanzamento dei lavori, rispetto al quale, gli Enti responsabili hanno rappresentato criticità legate essenzialmente alla predisposizione di progetti e perizie di variante ed a rallentamenti nelle procedure di gara.

(importi in Euro)

Autorità Portuale	Opere	Costo opere	Importo finanziato	Importo contrattualizzato per lavori (a)	Importo produzione stimata al 31.12.12 (b)	Produzione stimata anno 2013 (c=f+g)	Importo totale produzione stimata al 31.12.13 (d=b+c)	% totale avanzamento lavori al 31.12.13 (e=d/a)	Importo produzione stimata 1° semestre 2013 (f)	Importo produzione stimata 2° semestre 2013 (g)	Importo produzione effettiva 1° semestre 2013 (h)	Importo produzione effettiva 2° semestre 2013 (i)
Ancona	Lavori di 3^ fase	70.000.000,00	70.000.000,00	58.000.000,00	3.500.000,00	15.800.000,00	19.300.000,00	34	7.900.000,00	7.900.000,00	6.100.000,00	6.500.000,00
La Spezia	bonifica ed escavo fondali antistanti il molo Garibaldi	25.591.857,00	10.744.400,00	In corso di stipula	0,00	8.000.000,00	8.000.000,00	33	4.000.000,00	4.000.000,00	2.500.000,00	0,00
La Spezia	Nuovo Molo MMIA mariperman	8.025.000,00	8.025.000,00	5.681.020,00	0,00	2.500.000,00	2.500.000,00	40	750.000,00	1.750.000,00	0,00	0,00
Marina di Carrara	Piazzale città di Massa - Lavori di completamento del piazzale	14.489.559,42	14.489.559,42	12.948.499,70	4.000.000,00	7.282.014,30	12.948.499,70	100	7.282.014,30	0,00	5.522.118,00	4.804.338,64
Napoli	Adeguamento strutturale bacino in muratura n.2	23.100.000,00	18.370.329,14	19.015.157,86	338.283,00	7.682.393,59	8.020.676,59	31	2.500.000,00	3.000.000,00	0,00	2.182.393,59
Napoli	Lavori di adeguamento della darsena a terminal contenitori, mediante colmata e conseguenti opere di collegamento	154.000.000,00	112.245.793,40	85.376.070,93	5.005.428,53	6.000.000,00	20.005.428,53	23	7.000.000,00	8.000.000,00	5.054.475,14	11.940.086,33
Piombino	Tombamento Darsena Lanini	2.450.000,00	2.450.000,00	1.477.253,51	0,00	1.181.802,81	0,00	80	0,00	1.181.802,81	972.463,72	841.219,00
Ravenna	Approfondimento canale Piombone 1^ fase	29.708.558,78	3.500.000,00	28.141.787,39	5.000.000,00	15.141.787,39	21.141.787,39	80	7.500.000,00	8.641.787,39	9.612.083,68	2.136.808,00
Salerno	Adeguamento e potenziamento impianto idrico e antincendio del porto commerciale	4.610.257,39	4.466.400,00	3.528.818,50	0,00	3.100.000,00	3.100.000,00	88	2.000.000,00	1.100.000,00	200.000,00	220.000,00
Savona	Realizzazione della nuova sede dell'Autorità portuale	8.234.000,00	4.912.652,50	6.740.000,00	1.200.000,00	3.000.000,00	4.200.000,00	62	1.500.000,00	1.500.000,00	700.000,00	500.000,00

Napoli	La percentuale effettiva si discosta da quella prevista per i seguenti motivi: problemi che riscontrate nell'ambito della stesura del progetto esecutivo del Bacino 2, che ha comportato un ritardo nella procedura di gara e quindi nell'avvio dei lavori.	
Salerno	Adeguamento e potenziamento impianto idrico e antincendio del porto commerciale I campi in grassetto sono stati rettificati in quanto erroneamente indicati nel precedente prospetto - lo scostamento è conseguente alla predisposizione di una perizia di variazione ed a interferenze con altri cantieri in corso	
La Spezia	Bonifica ed escavo fondali antistanti molo Garibaldi Lo scostamento tra avanzamento stimato e quello effettivo è conseguente a rallentamento nelle procedure di gara per l'appalto dei lavori del secondo lotto	
La Spezia	Nuovo molo Mariperman Lo scostamento tra avanzamento stimato e quello effettivo è conseguente a rallentamento nelle procedure di gara per l'appalto dei lavori - all'attualità appaltati e regolarmente in corso	

✓ *Miglioramento dei servizi di trasporto*

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 "Diritto alla mobilità", al programma 13.6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale" per gli interventi prioritari in materia di trasporto stradale.

Un'importante linea di attività del Ministero riguarda il *finanziamento degli enti locali* finalizzato al potenziamento ed all'efficientamento di ferrovie, metropolitane, filovie, linee tramvarie e percorsi meccanizzati. La qualità e la rapidità nella verifica dei requisiti degli enti beneficiari, propedeutica all'erogazione dei finanziamenti, risulta condizione fondamentale per la regolare erogazione dei fondi e la successiva gestione degli stessi, nei tempi programmati, da parte dei soggetti attuatori. L'obiettivo collegato a tale linea di attività ha previsto l'impegno delle strutture interessate nello stimolare gli enti beneficiari alla presentazione delle istanze secondo le modalità stabilite e nei tempi programmati per poter procedere tempestivamente all'erogazione delle somme previste a fronte di ciascun intervento.

L'articolo 16 bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012 n. 135, ha istituito il "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico". Tale fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio da autotrazione e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione è stabilita con D.P.C.M. su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del d.lgs 28 agosto 1997 n. 281 ed è diretta ad assicurare uno stanziamento annuale del fondo pari a circa 5 miliardi di euro; a decorrere dall'entrata in vigore del D.P.C.M. sono abrogate gran parte delle disposizioni di legge che prevedono risorse per la spesa corrente del settore sia sotto forma di trasferimenti che di compartecipazione fiscale.

E' stato altresì predisposto il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di riparto alle regioni dell'acconto pari al 60% del fondo, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 51 del 1 marzo 2013.

L'aconto sopra menzionato, pari a circa 3 miliardi di euro, viene trasferito alle regioni nelle more della verifica degli effetti dell'efficientamento e razionalizzazione della riprogrammazione dei servizi effettuata dalle regioni medesime in applicazione dei criteri indicati nel richiamato D.P.C.M..

L'attività istruttoria ha dovuto tener conto delle esperienze passate, relative alla difficoltà di definire con le regioni criteri di efficientamento e razionalizzazione condivisi, ed ha posto particolare attenzione:

- a fissare obiettivi progressivamente raggiungibili per tutte le regioni, indipendentemente dallo stato in cui versa, in ciascuna di esse, il settore del T.P.L. e dei servizi ferroviari regionali;
- a non prevedere alcun tipo di premialità ma esclusivamente penalità per le regioni che non raggiungano gli obiettivi indicati;
- a prevedere penalità che complessivamente non possano superare il 10% dell'importo ripartito per il settore a favore di ciascuna regione, al fine di evitare che il mancato raggiungimento degli obiettivi possa, mediante l'applicazione di "penalità" più rilevanti, produrre effetti sociali ed economici tali da costringere il legislatore ad intervenire con provvedimenti di urgenza reiterando la cristallizzazione della spesa storica e dei servizi storici, come accaduto negli ultimi 15 anni.

In particolare, la riprogrammazione dei servizi da parte degli enti regionali deve consentire il progressivo raggiungimento degli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento indicati nel richiamato articolo 16 bis, comma 3.

Il raggiungimento degli obiettivi è verificato con gli indicatori di seguito riportati:

- per l'obiettivo relativo ad un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per l'obiettivo di conseguire “la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata”, l'indicatore è l'incremento annuale del “load factor” (capacità di occupazione dei posti km prodotti). Su richiesta delle regioni tale indicatore nel primo triennio è sostituito dall'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio. Tale proposta regionale è stata accettata dalla Conferenza Unificata in considerazione del fatto che i parchi rotabili non risultano ancora attrezzati con sistemi di bigliettazione elettronica ovvero con altri sistemi elettronici idonei a verificare in modo reale l'indicatore del load factor;
- per l'obiettivo relativo al “progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi”, l'indicatore è l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del D.P.C.M. in argomento ai sensi dell'art. 4 dello stesso decreto. La proposta regionale di sostituire il rapporto ricavi/costi con il rapporto ricavi da traffico/ricavi da traffico più corrispettivi dei contratti di servizio è apparsa alla Conferenza unificata condivisibile, in considerazione del fatto che nell'ambito del rapporto interistituzionale Stato-Regioni non rilevano i costi, eventualmente inefficienti delle singole aziende di trasporto (inefficienze indipendenti dalla volontà regionale) ma i costi operativi sostenuti dalla regione (nell'ambito delle proprie competenze istituzionali) identificabili nei corrispettivi dei contratti di servizio;
- per l'obiettivo di definire livelli occupazionali appropriati l'indicatore è il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn-over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite. L'indicatore, alquanto flessibile, tiene conto del particolare momento economico e sociale che il paese sta attraversando;
- per l'obiettivo di individuare strumenti idonei di monitoraggio, l'indicatore è la trasmissione costante e periodica all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.

L'eventuale mancato raggiungimento, da parte della singola regione, degli obiettivi prescritti comporta, per lo stesso ente regionale, una penalizzazione al massimo pari al 10% dell'importo del “Fondo” ripartito a suo favore. La penalizzazione in argomento è graduata in relazione alla tipologia di obiettivi ed alla quantità di obiettivi non raggiunti.

Priorità politica 3 “Sicurezza”

Obiettivi strategici correlati:

- ✓ *Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri*

Tale obiettivo è collegato, nell’ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*”, al programma 14.5 “*Sistemi idrici, idraulici ed elettrici*”, con riferimento alla sicurezza delle dighe, ed al programma 14.10 “*Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità*”, per gli interventi relativi agli edifici scolastici.

Quanto alla **sicurezza sulle opere di sbarramento**, il Ministero, ai fini della tutela della pubblica incolumità, approva i progetti delle grandi dighe (quelle che superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume superiore al 1.000.000 di metri cubi), tenendo conto degli aspetti ambientali e di sicurezza idraulica derivanti dalla gestione del sistema costituito dall’invaso, dal relativo sbarramento e da tutte le opere complementari e accessorie. Provvede, inoltre, alla vigilanza sulla costruzione delle dighe di competenza e sulle operazioni di controllo e gestione spettanti ai concessionari. Al dicastero è, altresì, affidato il compito di predisporre la normativa tecnica in materia di dighe.

L’attività è disciplinata, per gli aspetti procedurali ed autorizzativi, dal D.P.R. 10 novembre 1959, n.1363 “*Approvazione del regolamento per la compilazione dei progetti, la costruzione e l’esercizio delle dighe di ritenuta*” nonché, per quanto concerne la normativa tecnica di settore, dal D.M. LL.PP. 24 marzo 1982.

L’obiettivo 2013 ha previsto specifici target per le attività di approvazione dei progetti, vigilanza sulla costruzione e l’esercizio degli sbarramenti, tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione degli eventi di piena, ed esame delle asseverazioni presentate semestralmente dai Concessionari con analisi e confronto delle serie storiche. Da tale obiettivo sono scaturite le seguenti azioni:

- visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio, per un totale di 517 dighe;
- visite periodiche per il controllo del comportamento delle opere di derivazione, per un totale di 517 dighe;
- esame dei progetti e studi presentati dai Concessionari;
- esame delle asseverazioni presentate dai Concessionari.

I risultati dell’attività svolta nel 2013 sono riassunti nella tabella seguente.

visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio	1.034
visite periodiche per il controllo del comportamento delle opere di derivazione	1.034
esame dei progetti e studi presentati dai Concessionari	324
esame delle asseverazioni presentate dai Concessionari	967

Quanto alla **messa in sicurezza degli edifici scolastici**, si rileva che il Piano scuole risulta tra i principali programmi di edilizia statale e coinvolge le strutture centrali e periferiche del Ministero.

Le modalità di attuazione del *Programma stralcio di riduzione della vulnerabilità anche non strutturale degli edifici scolastici*, sono definite dalla Delibera CIPE n. 32 del 13 maggio 2010. Sulla base delle Convenzioni Stato-Ente, relative ad ogni singolo intervento inserito nel programma, il Ministero eroga i finanziamenti solo successivamente: alla verifica tecnico-amministrativa del progetto definitivo, a sopralluoghi in corso d'opera di verifica dello stato di avanzamento dei lavori e, ad ultimazione degli stessi, dopo la conclusione del collaudo tecnico-amministrativo.

In particolare, l'articolazione generale del processo è suddivisa nelle seguenti fasi principali:

1. verifica della corrispondenza del progetto allo scopo del finanziamento;
2. verifica dell'effettivo inizio dei lavori e dell'avanzamento della spesa effettuato attraverso il monitoraggio delle erogazioni;
3. monitoraggio di avanzamento dei progetti;
4. verifica a consuntivo della ultimazione dei lavori e del raggiungimento delle finalità del programma attraverso l'esame della relazione Stato-Ente.

Nel corso del 2013 l'obiettivo ha realizzato il quasi totale esaurimento della fase di verifica dei progetti presentati dagli Enti locali misurata attraverso le istruttorie progetti di messa in sicurezza degli edifici scolastici e i relativi pareri (a fronte di 421 richieste, sono stati emessi 428 pareri ed effettuati 474 sopralluoghi). Nel secondo semestre 2013, a seguito della chiusura dell'anno scolastico e al concomitante inizio dei lavori, ha assunto maggiore rilievanza l'attività correlata alla erogazione delle risorse finanziarie in relazione alla quale sono state concluse 1.346 istruttorie per l'erogazione dei contributi.

- ✓ ***Titolo V della Costituzione: competenza concorrente tra Stato e Regioni in materia di edilizia e di localizzazione di opere pubbliche***
- ✓ ***Le norme tecniche in relazione alle costruzioni esistenti***
- ✓ ***Il processo costruttivo quale momento fondamentale nella realizzazione delle opere***
- ✓ ***Recepimento del nuovo Regolamento Europeo sui prodotti da costruzione***

Tali obiettivi risultano collegati alla missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica" e afferiscono al programma 14.9 "Sicurezza vigilanza e regolamentazione in materia delle opere pubbliche e delle costruzioni", attività volta alla consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa e all'annessa divulgazione di normative e di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza, svolta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Per l'obiettivo strategico "Titolo V della Costituzione: competenza concorrente tra Stato e Regioni in materia di edilizia e di localizzazione di opere pubbliche" e precisamente per la tematica specifica relativa alle attività di rilascio dei titoli abilitativi, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, attraverso la costituzione di un apposito gruppo di lavoro, ha predisposto un documento propedeutico alla formulazione di una proposta normativa come strumento conoscitivo e propositivo a chiarire e ridisegnare la regolamentazione in materia di rilascio di titoli abilitativi anche a garanzia dell'uniformità delle procedure.

In relazione al secondo obiettivo strategico, "Le norme tecniche in relazione alle costruzioni esistenti", sono state predisposte delle specifiche linee guida dedicate alla

tematica della normazione tecnica sul patrimonio edilizio esistente con particolare riguardo alle costruzioni sottoposte a vincolo conservativo, a rischio idrogeologico ed a rischio sismico.

Il gruppo di lavoro costituito per la realizzazione dell'obiettivo strategico *"Il processo costruttivo quale momento fondamentale nella realizzazione delle opere"* ha portato alla redazione di linee guida mirate a fornire un organico inquadramento dei criteri connessi all'intero processo realizzativo delle nuove costruzioni, documento inteso come linea guida per gli stakeholder dell'intera filiera delle costruzioni sulla base delle esperienze applicative di nuove metodologie e tecniche di progettazione come ad esempio il BIM(Building Information Model).

Infine, il gruppo di lavoro costituito per la realizzazione dell'obiettivo strategico *"Recepimento del nuovo Regolamento Europeo sui prodotti da costruzione"* ha redatto uno schema di regolamento per il recepimento del "nuovo Regolamento Europeo del 9 marzo 2011, n. 305", in modo da consentire la compiuta ed immediata applicazione da parte degli stakeholder.

✓ *Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti*

L'obiettivo è collegato, nell'ambito della missione 13 *"Diritto alla mobilità"*, al programma 13.1 *"Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale"*, al programma 13.2 *"Autotrasporto ed intermodalità"* ed al programma 13.6 *"Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"*.

Con riferimento alla *sicurezza di esercizio degli impianti di trasporto ad "impianti fissi"*, ai sensi del DPR 753/80, le competenze del Ministero riguardano le verifiche finalizzate al rilascio del Nulla osta tecnico ai fini della sicurezza sul progetto (Art. 3 DPR 753/80), alle verifiche e prove funzionali ai fini dell'apertura all'esercizio (Art. 5 DPR 753/80), queste ultime propedeutiche al rilascio del N.O. tecnico all'apertura all'esercizio degli impianti e del materiale rotabile; analoghi compiti sono previsti in fase di esercizio attraverso verifiche periodiche.

Gli adempimenti richiamati riguardano un complesso rilevante di sistemi di trasporto nel *"settore del trasporto urbano"* (filovie, tramvie, metropolitane e relativo materiale rotabile, nonché ascensori, tappeti mobili e scale mobili in servizio pubblico), nel *"settore degli impianti a fune"* (sciovie, seggiovie, funivie funicolari), nel *"settore del trasporto ferroviario regionale"* sulle reti non interconnesse alla rete nazionale (e relativo materiale rotabile) e, transitoriamente, anche per il trasporto ferroviario regionale sulle reti interconnesse nelle more della assunzione di competenza da parte della Agenzia Nazionale sulla Sicurezza Ferroviaria (ANSF) una volta che sarà completato l'attrezzaggio con sistemi tecnologici omogenei a quelli della rete nazionale, ai sensi dell'art. 27 – D. Lgs 162/2007.

La complessità e l'entità degli interventi previsti dal programma di cui alla Legge 211/92 ha in molti casi comportato l'adozione di tecnologie innovative sia per quanto attiene alle caratteristiche dei veicoli (tram su gomma, sistemi a guida ottica, people-mover) sia per quanto attiene ai sistemi di automazione della circolazione e marcia automatica senza conducente (metropolitana di Torino, linea C di Roma, Milano M4, M5, metro Brescia) che comportano la necessità di seguire costantemente le diverse fasi di sviluppo del progetto e di realizzazione delle opere al fine di poter dare certezza di risultato nella fase di rilascio del N.O.T. per l'apertura dell'esercizio.

Per questi casi, in analogia ad similari esperienze condotte all'estero, la Direzione generale competente istituisce apposite commissioni di sicurezza incaricate di seguire la fase di sviluppo dell'opera, dall'approvazione del progetto definitivo alla fase di

messa in esercizio dell'impianto, previo svolgimento delle verifiche e prove previste ai sensi dell'art. 5 del DPR 753/80.

Nel corso del 2013 sono state istituite 10 commissioni di sicurezza con il compito di seguire la realizzazione di altrettante opere ed impianti.

In particolare l'obiettivo ha riguardato l'esecuzione di verifiche e prove tecniche presso gli esercenti di pubblici servizi di trasporto, per l'attivazione o riattivazione in sicurezza di impianti e materiale rotabile in ognuno dei settori di interesse. L'obiettivo è stato realizzato.

Quanto alla *sicurezza del trasporto stradale*, il Ministero, tra le varie attività ed iniziative, collabora con il Servizio di Polizia stradale del Ministero dell'interno per la programmazione ed effettuazione dei *controlli su strada* finalizzati al miglioramento del livello di sicurezza ed a fornire maggiori standard per l'equilibrio del mercato dell'autotrasporto.

Le pattuglie miste, costituite dal personale delle due amministrazioni eseguono, con l'ausilio di 27 Centri Mobili di Revisione (CMR), assegnati alle Direzioni Generali Territoriali, dei "controlli integrati", riguardanti:

- il controllo tecnico sui veicoli, volto a verificarne l'efficienza tecnica;
- il controllo sui conducente di veicoli industriali, volto a verificarne la regolarità del rapporto di lavoro, il rispetto dei tempi di guida e di riposo e l'uso di alcool o sostanze stupefacenti;
- il controllo sulla regolarità della documentazione amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.

L'attività di controllo è pianificata a livello centrale, in stretta collaborazione con il Servizio di Polizia Stradale del Ministero dell'Interno.

L'obiettivo, per il 2013, ha previsto 15 operazioni concertate trimestrali, articolate complessivamente in otto giornate ogni mese; in ogni giornata è stato coinvolto un numero di pattuglie variabile in relazione alla disponibilità dei CMR.

I risultati dell'attività di controllo svolta nel 2013 si possono così riassumere:

ATTIVITA'	VOLUME	VARIAZIONE RISPETTO AL 2012
servizi effettuati	2.200	+ 2,4%
veicoli controllati nei servizi congiunti	29.870	- 9,7%
infrazioni accertate e provvedimenti sanzionatori adottati	27.603	- 7,1%

Nel corso dell'anno, nonostante un lieve incremento dell'attività di controllo, si è registrata una flessione del numero dei mezzi controllati, in particolare di quelli a carico dei vettori esteri. Hanno concorso a questa tendenza negativa fattori diversi. In generale, anche il settore dei trasporti sta risentendo dell'attuale sfavorevole congiuntura economica, e la riduzione degli scambi commerciali incide sui flussi di traffico commerciale su gomma.

Negli ultimi anni l'Amministrazione ha intrapreso un percorso di sperimentazione di nuovi progetti *nel settore dell'educazione stradale* rivolti alle scuole di ogni ordine e grado con l'obiettivo di far nascere e, nel tempo, consolidare la "*cultura della sicurezza stradale*" intesa non più come un semplice insieme di norme da impartire, ma più propriamente come risultato di una maturazione etica che gradualmente permette di adottare uno stile di comportamento che pone al centro il rispetto per la

vita e per la persona umana. A tal fine, con la collaborazione delle Direzioni generali territoriali, sono stati proposti alle scuole progetti innovativi, flessibili e adattabili ai diversi contesti educativi, con l'intervento in aula di funzionari del Ministero.

Di seguito sono indicati, i progetti che hanno trovato attuazione nel corso dell'anno 2013.

- Progetto per la scuola media, realizzato in collaborazione con l'Agenzia Roma servizi per la mobilità, che coniuga i temi di sicurezza stradali con quelli che riguardano il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile, e che si è avvalso del contributo didattico del Dipartimento di Comunicazione e ricerca sociale dell'Università La Sapienza di Roma, che ha curato anche il monitoraggio del progetto.

Istituti scolastici e classi coinvolte:

1. Scuola Media Uruguay	n. classi	3
2. Istituto Com.vo V.le Adriatico	n. classi	3
3. Scuola Media Wilckelman	n. classi	3
4. Scuola Media Settembrini	n. classi	3
5. Istituto Com.vo Via dell'Archeologia	n. classi	3
6. Istituto Com.vo Alberto Manzi	n. classi	3
7. Istituto Com.vo Marcello Mastroianni	n. classi	3
Totale classi		21
Totale alunni		525

- Progetto realizzato in collaborazione con la Federazione Italiana di Pallacanestro per la scuola secondaria di secondo grado, sulla percezione del rischio, nel quale moduli appositamente progettati per l'attività motoria in palestra si alternano a lezioni in classe di sicurezza stradale, per aiutare i ragazzi a riflettere sui concetti di prevedibilità, cooperazione, rispetto di regole condivise. Il supporto didattico è stato affidato al Dipartimento di Scienze della vita dell'Università di Trieste. La valutazione positiva dell'efficacia del progetto portata a termine recentissimamente dall'Università, basata essenzialmente sull'importante novità di conciliare sport e sicurezza stradale, prevedibilità e cooperazione, lo segnalano tra le migliori pratiche da diffondere anche a livello europeo.

Istituto scolastico e classi coinvolte:

Istituto Tecnico Industriale Neumann	n. classi	15
Totale alunni		300

- Progetto per la scuola secondaria di secondo grado incentrato sulla prevenzione degli incidenti e che fa leva sul riconoscimento di quanto le conoscenze errate, le abitudini sbagliate e le emozioni rappresentino fattori di rischio. Il supporto didattico è stato affidato al Dipartimento di psicologia dell'Università "La Sapienza" di Roma, che ha curato anche il monitoraggio del progetto.

Istituto scolastico e classi coinvolte:

Istituto Tecnico Industriale Neumann	n. classi	12
Totale alunni		275

- Progetto "Il sogno di Brent", articolato in una serie di incontri, rivolti ai ragazzi delle scuole superiori, che prendono spunto dalla visione di un cortometraggio, appunto dal titolo "Il sogno di Brent", che il Comitato Italiano Paralimpico ha presentato alla Paralimpiade agosto 2013 e che il Ministero ha sponsorizzato. La tematica trattata è particolarmente delicata e fa perno sull'incidentalità stradale e sulle disabilità che ne possono conseguire. Anche in questo caso ci si è avvalsi della collaborazione dell'Università "La Sapienza" per creare un kit formativo adatto ad affrontare la problematica, nonché per il monitoraggio.

- del numero di unità navali italiane ed estere coinvolte in sinistri occorsi in acque territoriali italiane;
- degli eventi incidentali occorsi in acque territoriali italiane, o ad esse limitrofe, distinti secondo la Ripartizione Geografica in cui è avvenuto l'evento;
- degli incidenti in acque territoriali italiane o ad esse limitrofe, distinti secondo il tipo di sinistro.

Unità navali italiane ed estere, commerciali e non commerciali, coinvolte in sinistri occorsi in acque territoriali italiane o ad esse limitrofe - Anni 2007 - 2013.

Numero

Anno	Indicatori	Tipo di Unità Navale								Totale
		Navi da carico (secco e liquido)	Traghetti ro- ro (passeggeri e carico)	Navi per il trasporto di passeggeri	Unità di servizio	Navi da pesca	Unità da diporto	Altro - N/P		
2007	Unità coinvolte	26	26	14	6	82	182	15	351	
	Unità perdute	0	0	0	0	1	0	0	1	
	Morti	0	0	5	0	11	8	1	25	
	Feriti	5	6	121	0	14	51	15	212	
2008	Unità coinvolte	9	36	16	1	81	159	24	326	
	Unità perdute	0	0	0	0	3	14	2	19	
	Morti	0	0	0	0	4	10	2	16	
	Feriti	0	57	90	0	20	50	0	217	
2009	Unità coinvolte	14	33	17	7	88	190	40	389	
	Unità perdute	0	0	0	0	0	2	0	2	
	Morti	0	0	0	0	3	13	0	16	
	Feriti	2	8	19	0	14	50	1	94	
2010	Unità coinvolte	32	35	10	18	78	179	10	362	
	Unità perdute	0	0	1	0	5	13	0	19	
	Morti	1	0	0	0	2	7	0	10	
	Feriti	4	7	3	8	15	42	0	79	
2011	Unità coinvolte	28	22	7	17	66	187	10	337	
	Unità perdute	0	0	0	2	5	29	0	36	
	Morti	0	0	0	1	5	10	212	228	
	Feriti	0	8	2	4	9	63	2	88	
2012	Unità coinvolte	36	18	26	7	62	151	6	306	
	Unità perdute	0	0	0	0	3	38	0	41	
	Morti	0	0	32	0	2	4	0	38	
	Feriti	5	16	161	0	7	37	0	226	
2013	Unità coinvolte	28	11	18	11	61	150	8	287	
	Unità perdute	0	0	0	0	4	18	0	22	
	Morti	8	0	0	0	346	5	0	359	
	Feriti	4	18	7	2	160	25	4	220	
Totale unità coinvolte		173	181	108	67	518	1198	113	2358	
Totale unità perdute		0	0	1	2	21	114	2	140	
Totale morti		9	0	37	1	373	57	215	692	
Totale feriti		20	120	403	14	239	318	22	1136	

Tipologie di sinistri marittimi occorsi a unità navali italiane ed estere, commerciali e non commerciali - Anni 2007 – 2013.*Numero*

Indicatori	Anno	Tipo di sinistro									Totale
		Affondamento	Allagamento	Avaria (elettrica, propulsiva, ecc.)	Collisione	Incagliio/arenamento	Incendio / esplosione	Sbandamento / Capovolgimento	Urto	Altro - N/P	
Sinistri	2007	76	19	19	82	24	37	6	48	40	351
	2008	65	12	5	78	23	40	7	59	37	326
	2009	113	13	15	66	40	44	5	62	31	389
	2010	87	13	22	60	38	38	8	76	20	362
	2011	74	8	23	75	37	53	2	48	17	337
	2012	54	23	13	61	35	33	9	63	15	306
	2013	59	14	24	51	28	37	6	51	17	287
Unità perdute	2007	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	2008	13	0	0	1	0	2	0	2	1	19
	2009	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	2010	10	1	0	3	0	2	0	3	0	19
	2011	17	0	0	3	2	14	0	0	0	36
	2012	19	2	0	1	0	16	2	1	0	41
	2013	10	0	1	0	1	9	1	0	0	22
Morti	2007	8	0	1	8	1	0	1	1	5	25
	2008	6	0	0	2	0	0	1	1	6	16
	2009	11	0	0	4	1	0	0	0	0	16
	2010	3	0	0	3	0	0	2	1	1	10
	2011	221	0	0	5	0	2	0	0	0	228
	2012	2	1	0	0	0	0	2	33	0	38
	2013	349	0	0	1	0	0	0	9	0	359
Feriti	2007	4	1	3	134	2	6	5	40	17	212
	2008	6	0	1	35	4	4	30	121	16	217
	2009	19	0	1	41	5	4	3	18	3	94
	2010	22	3	1	24	1	18	1	9	0	79
	2011	11	0	1	39	6	14	0	17	0	88
	2012	6	2	1	24	4	9	0	179	1	226
	2013	163	0	0	9	0	10	6	31	1	220
Totale	Sinistri	528	102	121	473	225	282	43	407	177	2358
	Unità perdute	72	3	1	8	3	43	3	6	1	140
	Morti	600	1	1	23	2	2	6	45	12	692
	Feriti	231	6	8	306	22	65	45	415	38	1136

Sinistri occorsi a unità navali italiane ed estere, commerciali e non commerciali, in acque territoriali italiane o ad esse limitrofe, secondo la Ripartizione Geografica nelle cui acque è avvenuto il sinistro - Anni 2007 – 2013.

Numero

Indicatore	Anno	Ripartizione Geografica					Totale
		Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale	Italia Insulare	Non indicato	
Sinistri	2007	63	99	108	80	1	351
	2008	58	88	95	75	10	326
	2009	57	105	145	81	1	389
	2010	55	84	123	100	0	362
	2011	49	78	109	100	1	337
	2012	69	76	88	73	0	306
	2013	44	59	115	69	0	287
Unità navali perdute	2007	0	0	0	1	0	1
	2008	1	2	11	5	0	19
	2009	0	0	0	2	0	2
	2010	2	6	9	2	0	19
	2011	9	9	10	8	0	36
	2012	8	7	18	8	0	41
	2013	4	2	9	7	0	22
Morti	2007	2	5	4	14	0	25
	2008	4	5	5	2	0	16
	2009	3	4	6	3	0	16
	2010	1	4	3	2	0	10
	2011	1	4	5	218	0	228
	2012	0	36	1	1	0	38
	2013	10	2	0	347	0	359
Feriti	2007	17	16	25	154	0	212
	2008	51	25	18	122	1	217
	2009	11	14	45	24	0	94
	2010	14	8	32	25	0	79
	2011	10	13	23	42	0	88
	2012	8	168	33	17	0	226
	2013	15	12	29	164	0	220
Totale sinistri		395	589	783	578	13	2358
Totale unità navali perdute		24	26	57	33	0	140
Totale morti		21	60	24	587	0	692
Totale feriti		126	256	205	548	1	1136

Indicatori relativi a sinistri occorsi ad unità navali italiane ed estere, commerciali e non commerciali in acque territoriali italiane o ad esse limitrofe, secondo la zona geografica di provenienza della nave - Anni 2009-2013.

Numero

Indicatore	Anno	Zona geografica				Totale
		Italia	UE	Extra-UE	Non indicato	
Sinistri	2009	343	26	20	0	389
	2010	306	31	22	3	362
	2011	293	27	13	4	337
	2012	250	29	22	5	306
	2013	237	23	15	12	287
Unità navali perdute	2009	2	0	0	0	2
	2010	17	2	0	0	19
	2011	32	4	0	0	36
	2012	32	1	2	6	41
	2013	20	1	1	0	22
Morti	2009	16	0	0	0	16
	2010	9	0	1	0	10
	2011	13	0	3	212	228
	2012	38	0	0	0	38
	2013	12	0	345	2	359
Feriti	2009	88	6	0	0	94
	2010	73	3	3	0	79
	2011	79	8	1	0	88
	2012	217	3	3	3	226
	2013	64	0	155	1	220
Totale sinistri		1429	136	92	24	1681
Totale unità navali perdute		103	8	3	6	120
Totale morti		88	0	349	214	651
Totale feriti		521	20	162	4	707

Decessi occorsi in sinistri di unità navali italiane ed estere, commerciali e non commerciali in acque territoriali italiane o ad esse limitrofe - Anni 2007-2013.

Numero

Tipo di sinistro	Anno							Totale
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Affondamento	8	6	11	3	221	2	349	600
Urto	1	1	0	1	0	33	9	45
Collisione	8	2	4	3	5	0	1	23
Sbandamento / Capovolgimento	1	1	0	2	0	2	0	6
Incaglio/ arenamento	1	0	1	0	0	0	0	2
Incendio / esplosione	0	0	0	0	2	0	0	2
Allagamento	0	0	0	0	0	1	0	1
Avarie macchinari propulsione	1	0	0	0	0	0	0	1
Navi scomparse	1	0	0	0	0	0	0	1
Altro	4	6	0	1	0	0	0	11
Totale complessivo	25	16	16	10	228	38	359	692

I decessi avvenuti a seguito di sinistro negli anni 2011 e 2013, come evidenziati nelle tabelle, sono riconducibili per lo più a due singoli eventi incidentali molto gravi, collegati al fenomeno dell'immigrazione clandestina. Nel 2011 si sono infatti verificati 212 decessi su un'unità navale di tipo ancora non accertato, a causa della perdita di stabilità e successivo capovolgimento della stessa per eccessivo carico, e nel 2013 il naufragio di una imbarcazione da pesca di nazionalità sconosciuta, impropriamente adibita al trasporto di circa 500 passeggeri, ha comportato la perdita di circa 345 vite umane. Questi incidenti hanno inoltre peggiorato la mortalità relativa delle regioni insulari, che avrebbe altrimenti avuto comportamenti in linea con le altre zone geografiche.

Analogamente, anche l'aumento nel numero di feriti negli anni 2007, 2008 e 2012 è da ricondursi ad eventi incidentali singoli, che in questi casi hanno però coinvolto principalmente navi per il trasporto di passeggeri. In questo caso, al contrario di quanto si è verificato per il fenomeno descritto nel capoverso precedente, le misure di sicurezza adottate hanno ridotto drasticamente il numero di decessi, e si è d'altra parte verificato un maggior numero di ferimenti tra i passeggeri e i membri dell'equipaggio.

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

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza", al programma 7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste" ed attiene allo svolgimento dei compiti del Corpo delle Capitanerie di porto.

In relazione al prioritario obiettivo di *assicurare efficienza e prontezza operativa* nell'attività di *ricerca, soccorso ed assistenza in mare (S.A.R.)*, 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 possibili iniziative 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 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. Ciò, 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.

Sono state effettuate **4.910 missioni di addestramento** da parte dei mezzi navali (4.662 nel 2012, 5.865 nel 2011 e 9.858 nel 2010) che, seppur in calo rispetto al passato, configurano il pieno raggiungimento dell'obiettivo prefissato per l'intero anno, anch'esso opportunamente contenuto (3.700).

Per l'impiego nei vari settori tecnico-operativi si sono realizzati molteplici corsi di specializzazione che hanno interessato **896** militari, a fronte dei 743 previsti. Il superamento dell'obiettivo programmato è stato favorito dal ricorso, in più occasioni e per quanto praticabile, alla c.d. "*formazione in house*".

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 una media di 299 giorni di disponibilità (su 300 previsti).

Nel dettaglio:

- **mezzi navali** - obiettivo realizzato: 314 giorni di disponibilità operativa (prefissato 295 giorni). **Indice di efficacia raggiunto: 1,06**;
- **mezzi aerei** - obiettivo realizzato: 237 giorni di disponibilità operativa (prefissato 271 giorni). **Indice di efficacia raggiunto: 0,87**;
- **mezzi terrestri** - obiettivo realizzato: 347 giorni di disponibilità operativa (prefissato 334 giorni). **Indice di efficacia raggiunto: 1,03**.

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, sacrificando quelli terrestri e la componente aerea, tra l'altro sottoposta ad un **forzato periodo di indisponibilità** anche per sopperire ai tagli delle manovre di contenimento della spesa. È stato raggiunto, comunque, l'obiettivo programmato (indice di efficacia medio nazionale: 1,00). 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 riguardato:

- **3.877 operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate** (3.878 nel 2012 e 4.365 nel 2011);
- **4.566 missioni** di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali (4.244 nel 2012 e 4.311 nel 2011);
- **8.971 persone soccorse e/o assistite** (10.874 nel 2012 e 7.259 nel 2011);
- **2.322 unità** da traffico, pesca e diporto **soccorse e assistite** (2.215 nel 2012 e 2.420 nel 2011);