



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

VISTO il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, recante “Riordino e potenziamento dei meccanismi e strumenti di monitoraggio e valutazione dei costi, dei rendimenti e dei risultati dell’attività svolta dalle amministrazioni pubbliche, a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59”, ed, in particolare, l’articolo 8, concernente la direttiva generale annuale dei Ministri sull’attività amministrativa e sulla gestione;

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, recante “Norme generali sull’ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche”, e, in particolare, gli articoli 4 e 14;

VISTO il decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni e, in particolare, l’articolo 15, comma 2, lettera a), in base al quale l’organo di indirizzo politico-amministrativo emana le direttive generali contenenti gli indirizzi strategici;

VISTA la legge 6 novembre 2012, n. 190, e successive modificazioni, concernente le “Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell’illegalità nella pubblica amministrazione”;

VISTA la legge 31 dicembre 2009, n. 196, di contabilità e finanza pubblica e successive modificazioni;

VISTO il Documento di economia e finanza 2020 ed, in particolare, l’allegato del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, denominato “*L’Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture*”;

VISTO il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da Covid-19”, di seguito *Decreto Rilancio*;

VISTO l’Atto di indirizzo 1 agosto 2019, n. 342;

RITENUTO che occorre procedere all’avvio della pianificazione strategica per l’anno 2021, individuando le priorità politiche e gli obiettivi che si intendono porre in essere attraverso l’azione pubblica, in stretto raccordo con l’allocazione delle risorse finanziarie necessarie a garantire la loro realizzazione;

VISTE le proposte di aggiornamento delle aree di intervento presentate dai titolari dei Centri di responsabilità amministrativa;



# *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

EMANA IL SEGUENTE

ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE

L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITA' POLITICHE

DA REALIZZARSI NEL 2021

## 1. COERENZA CON IL QUADRO PROGRAMMATICO GENERALE DEL GOVERNO

Il processo di programmazione strategica dell'azione amministrativa per l'anno 2021 si fonda sulle priorità politiche del Ministro, articolate in aree di intervento, il cui contenuto si pone in stretta coerenza con gli obiettivi del Governo e i documenti di programmazione economico-finanziaria, in particolare con l'allegato al Documento di economia e finanza DEF 2020, "*L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture*", nonché con la normativa in materia di sviluppo economico, semplificazione, competitività di lungo periodo, finanza pubblica, trasparenza e prevenzione della corruzione.

Il suddetto processo tiene conto della circostanza che negli ultimi quindici mesi l'Italia ha attraversato una fase complessa, in cui forti turbolenze internazionali si sono assommate ad un'accentuata discontinuità nella politica nazionale e nelle scelte economiche più importanti, in un contesto di bassa crescita e persistente disagio sociale.

Allo scenario descritto, si è sovrapposto un elemento nuovo che ha modificato radicalmente i possibili scenari produttivi, economici e sociali, a livello mondiale. La diffusione del Covid-19 ha posto al centro delle politiche di pianificazione delle infrastrutture e dei trasporti numerosi elementi di incertezza strutturale sugli scenari futuri macro-economici e di mobilità che attendono il nostro Paese, l'Europa e il mondo intero.

La crisi pandemica ha fortemente segnato, in primo luogo, il sistema dei trasporti passeggeri, che determina una situazione emergenziale di breve-medio termine, per effetto delle precauzioni sanitarie da adottare per il distanziamento e controllo sociale, ed una situazione strutturale di medio-lungo termine, che durerà per tutto il 2020 e probabilmente per parte del 2021, in cui si assisterà ad una drastica riduzione della mobilità internazionale e ad una significativa riduzione della mobilità nazionale e locale di persone, con aumenti anche sensibili degli spostamenti a piedi, in bici, in moto ed in auto.

Per contrastare gli effetti negativi già verificatisi e per limitare quelli futuri, è necessario avviare una programmazione di interventi strutturali rilevanti per il settore dei trasporti e della logistica, tra cui il rilancio degli investimenti e della spesa pubblica nel settore delle infrastrutture e dei trasporti; modifiche strutturali al settore della logistica e trasporto delle merci; incentivi e sussidi all'offerta di



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

trasporto; il rilancio della domanda di mobilità internazionale, nazionale e locale; l'informatizzazione, digitalizzazione e innovazione tecnologica dei sistemi dei trasporti e della logistica; il monitoraggio continuo degli indicatori trasportistici ed economici.

La crisi pandemica, peraltro, ha indotto una rielaborazione dei principi distintivi dell'abitare, sulla base di nuovi parametri di soggiorno, convivenza e coesistenza tra le persone.

Nel settore della casa, pertanto, occorre attivare interventi in grado di rispondere al doppio requisito di favorire il recupero di dinamiche economiche di segno positivo, per le dirette ricadute nel mondo delle costruzioni, e di intervenire per il miglioramento delle condizioni di vita dei ceti meno favoriti. Le iniziative da intraprendere sono mirate a dare risposte alla domanda di alloggi sociali a canoni più bassi di quelli del mercato; a dare continuità alle risorse destinate al sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione e alla morosità incolpevole; a stabilire obiettivi di buona organizzazione e di risanamento del patrimonio immobiliare pubblico.

Occorre, inoltre, promuovere la realizzazione di un programma di rinascita urbana per la qualità dell'abitare, volto alla ristrutturazione del patrimonio abitativo pubblico esistente, al riutilizzo delle strutture pubbliche dismesse, alla rigenerazione urbana, alla realizzazione di opere finalizzate all'eliminazione di barriere architettoniche, intervenendo anche a sostegno delle categorie sociali più svantaggiate nell'accesso all'abitazione.

Gli interventi e i programmi prioritari per lo sviluppo del Paese, nell'ambito del sistema integrato dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture, sono contenuti nell'Allegato al DEF 2020 e concretizzano l'impegno del Ministero ad attuare azioni e misure tali da garantire il sostegno all'economia, alla competitività ed all'efficienza.

Il *Decreto Rilancio*, che reca misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali, connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, consolida e rafforza alcune importanti misure di sostegno al settore delle infrastrutture e dei trasporti.

Nello specifico, in coerenza con le linee programmatiche del Governo e con il *Green new deal* europeo, il Ministero intende perseguire, nel prossimo triennio, una nuova strategia di crescita fondata sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale: ambientale, in quanto finalizzata alla riduzione delle emissioni inquinanti e degli altri impatti sul territorio e sull'ambiente; economica come sostegno alla produttività delle imprese e alla crescita del Paese; sociale a garanzia dell'equa accessibilità ai mercati di produzione e di consumo, con particolare attenzione al Mezzogiorno e alle categorie disagiate.

Con riferimento allo scenario europeo, l'Italia è impegnata a perseguire la riduzione dei *gap* infrastrutturali tra i Paesi membri, il miglioramento delle interconnessioni tra le reti nazionali, il miglioramento dei livelli di interoperabilità delle reti, la risoluzione delle interferenze tra traffici ferroviari urbani, regionali e di media/lunga percorrenza.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

La politica di sviluppo dei Corridoi TEN-T rappresenta un tassello fondamentale per la promozione della libera circolazione di merci, servizi e cittadini nell'Unione europea e per il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale tra gli Stati membri e le loro Regioni.

L'Italia ha recentemente manifestato la necessità di incorporare, nella strategia europea dei corridoi, ulteriori assi considerati essenziali nell'ambito del sistema nazionale, considerando che l'assetto comunitario subirà a breve una revisione, a seguito dei mutamenti in corso connessi all'uscita del Regno Unito dall'Unione europea. Il Consiglio e il Parlamento europei hanno infatti convenuto che la revisione degli orientamenti TEN-T fosse anticipata al 2021 anziché al 2023, come previsto dal Regolamento UE n. 1315/2013.

Il Ministero intende promuovere, in particolare, lo sviluppo di una mobilità sostenibile in ambito urbano e metropolitano, incentivando l'interoperabilità e l'utilizzo di modalità di trazione a basso impatto ambientale, potenziando i sistemi su ferro locali, dando attuazione al Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile.

In tale ottica ed allo scopo di incoraggiare la valorizzazione territoriale sarà potenziata l'integrazione tra i sistemi di trasporto pubblico locale e quelli di lunga percorrenza, facendo perno, oltre che sui sistemi di trasporto rapido di massa e su quelli tradizionali, anche sulla mobilità ciclopedonale. Il Ministero si sta impegnando, infatti, nella promozione e nello sviluppo di un sistema nazionale delle ciclovie anche al fine di contribuire alla valorizzazione del patrimonio naturale, storico, artistico e culturale.

In tal senso, il *Decreto Rilancio* incentiva ulteriormente gli investimenti destinati allo sviluppo della mobilità sostenibile, con l'assegnazione di risorse destinate all'incremento del parco autobus, ad interventi di ampliamento della rete ciclabile per l'ambito urbano e con il rilancio del settore ferroviario, sia in ambito di trasporto pubblico locale che in ambito extraurbano di lunga percorrenza.

Grande attenzione, a livello nazionale e presso le istituzioni comunitarie, è posta alla mobilità delle merci attraverso l'implementazione di un nuovo modello di logistica, attento alle esigenze di maggiore sostenibilità ambientale e capace di dare risposta ai cambiamenti determinati dalle dinamiche globali e dal radicale mutamento delle abitudini di consumo, con l'obiettivo di fornire un reale supporto all'industria manifatturiera.

Per quanto riguarda gli investimenti programmati nel settore portuale, definiti negli allegati al DEF degli anni precedenti, le Autorità di sistema portuale stanno predisponendo ulteriori progetti di fattibilità tecnico economica, finanziati dal Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, per quegli interventi che non avevano, in precedenza, un elevato grado di maturità progettuale.

Si procederà all'aggiornamento del Piano nazionale degli aeroporti, garantendo una forte integrazione fra gli aeroporti e i loro territori, in una logica intermodale e tenendo conto dei vincoli



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

internazionali relativi alla riduzione delle emissioni in atmosfera di gas serra. Si provvederà a supportare l'intero settore aeroportuale, in relazione ai danni subiti a causa dell'emergenza sanitaria, per garantirne la ripresa con opportune misure di compensazione e con l'attivazione del Fondo di solidarietà, in coerenza con le previsioni contenute negli articoli 76 e 94 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18.

In generale, dunque, sarà dato un nuovo importante impulso agli investimenti pubblici, coinvolgendo sia gli investimenti direttamente gestiti dal Ministero e derivanti anche dalla ripartizione del Fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato, sia quelli attuati dalle società pubbliche tramite i contratti di programma, avendo come principali obiettivi, da un lato, la valorizzazione dell'esistente e, dall'altro, la realizzazione di infrastrutture nuove, integrate e sostenibili, che mettano al centro la protezione dell'ambiente e della biodiversità, il crescente ricorso alle fonti energetiche alternative, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.

A tale riguardo, nell'aggiornamento del contratto di programma 2016-2020 con Anas S.p.A., sono stati previsti investimenti rilevanti per il prossimo decennio, molti dei quali destinati alla manutenzione programmata della rete viaria esistente.

In ambito ferroviario, le nuove risorse per investimenti, derivanti dall'ultimo rifinanziamento del contratto di programma RFI 2017-2021, sono destinate sia alla valorizzazione delle reti esistenti, con importanti azioni di potenziamento tecnologico sviluppati anche a livello dei nodi urbani, sia all'*upgrade* delle direttrici principali nazionali, ai collegamenti con porti e aeroporti, alla realizzazione di nuove linee ad alta velocità e capacità, soprattutto al Sud.

Ad un livello più generale, sarà lanciato un piano straordinario di investimenti infrastrutturali per incentivare la crescita del lavoro al Sud, promuovendo l'adozione e il coordinamento di vari strumenti di interventi, quali i contratti istituzionali di sviluppo, le zone economiche speciali, i contratti di rete, con l'obiettivo fondamentale di accelerare la realizzazione di progetti strategici tra loro funzionalmente connessi e di valorizzare i territori con un rinnovato coinvolgimento delle Regioni e degli Enti locali.

In quest'ottica saranno ulteriormente sviluppate le azioni contenute nel Programma operativo nazionale infrastrutture e reti 2014-2020, cofinanziato con le risorse FESR – Fondo europeo di sviluppo regionale – destinate allo sviluppo delle infrastrutture di trasporto nelle Regioni del Sud (Delibera Cipe n.54 del 1 dicembre 2016) e con i successivi primo e secondo Addendum (rispettivamente Delibere Cipe n. 98 del 22 dicembre 2017 e n. 14 del 28 febbraio 2018). Risulta imprescindibile dare tempestiva attuazione a tale strumento e sarà fondamentale monitorare l'andamento dell'attuazione degli interventi, eventualmente anche proponendo una semplificazione delle relative procedure. Una volta individuate eventuali criticità che dovessero rendere inattuabili alcuni interventi, sarà opportuno proporre le necessarie rimodulazioni, da concordare con la *Cabina di Regia* che sovrintende il monitoraggio dell'utilizzo dei fondi.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Al tempo stesso sarà garantita un'assegnazione almeno pari al 34 per cento alle Regioni del Mezzogiorno, nell'ambito degli strumenti ordinari di finanziamenti in conto capitale. In particolare, il contratto di programma RFI 2017-2021 destina alle Regioni del Sud il 44 per cento delle risorse libere, oltre a quelle vincolate dal PON. Nel contratto di programma Anas S.p.A. 2016-2020, il 52 per cento riguarda le Regioni del Sud e le isole.

Nella convinzione che le buone infrastrutture nascano da una buona progettazione, sono state incrementate le risorse del Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e del Fondo per la progettazione degli Enti locali.

Grande impegno è dedicato, nel contesto degli obiettivi del *Green New Deal*, all'attuazione del Piano nazionale degli interventi nel settore idrico, per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità, per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle grandi infrastrutture di sbarramento, derivazione e distribuzione di acque pubbliche, per assicurare la disponibilità di risorse idriche per uso idropotabile, irriguo, industriale, idroelettrico, anche nell'attuale contesto, caratterizzato da gravi cambiamenti climatici.

Occorre rafforzare, il coinvolgimento e la partecipazione degli *stakeholder*, utilizzando le regole *standard* della rendicontazione sociale, con le modalità descritte nel *Sistema di misurazione e valutazione della performance* e potenziare il sistema integrato dei controlli, fondato sui collegamenti tra i sistemi del bilancio sociale, del controllo strategico, della valutazione dei dirigenti e del personale, del controllo di gestione e della contabilità analitica per centri di costo.

### 2. PRIORITA' POLITICHE

In coerenza con il predetto quadro di riferimento, sono individuate, come di seguito specificato, le priorità politiche e le aree di intervento cui attenersi nei settori di competenza ai fini della programmazione strategica per l'anno 2021.

#### *Priorità politica 1 – Sicurezza*

Aree di intervento:

- miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto, ed in particolare:
  - a. nel trasporto stradale, elaborando e adottando interventi, anche di carattere straordinario, di manutenzione e miglioramento della rete stradale ed autostradale, promuovendo la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e degli altri dispositivi per la mobilità personale, orientando le campagne informative verso una mobilità corretta e rispettosa della



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

legalità, adeguando il Codice della strada con l'obiettivo di assicurare una maggior tutela della sicurezza stradale, con particolare riguardo alla sicurezza di ciclisti e pedoni, anche attraverso la razionalizzazione, la proporzionalità e l'efficacia degli istituti sanzionatori, avviando l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale per il decennio 2020-2030. Fra gli interventi di carattere straordinario, fondamentale è l'attuazione dei sistemi di monitoraggio dinamico delle opere d'arte quali ponti, viadotti, da realizzarsi dapprima in forma sperimentale su un insieme circoscritto di opere, successivamente da estendersi a tutta la rete. Fondamentale è anche garantire le azioni necessarie per il completamento della banca dati AINOP e per l'attivazione della prevista agenzia per la sicurezza ANSFISA;

b. nel trasporto ferroviario, attraverso l'elaborazione e l'adozione di interventi di manutenzione e di investimenti tecnologici, anche sulle tratte regionali, per aumentare la capacità della rete e la velocità commerciale e rispondere alle esigenze di mobilità veloce, sicura e a basso impatto ambientale, anche attivando i percorsi formativi del personale destinato alla circolazione ferroviaria previsti dal *Decreto Rilancio*;

- innalzamento dei livelli e degli standard di sicurezza nelle infrastrutture e nei cantieri ed, in particolare, nei programmi di controllo e manutenzione delle grandi dighe e delle infrastrutture stradali, con particolare riferimento al piano di manutenzione straordinaria delle strade provinciali e autostradali, anche con l'applicazione delle più moderne tecnologie di monitoraggio della stabilità delle opere;
- costante azione di efficientamento sia dell'organizzazione SAR (*search and rescue*), mediante l'adeguamento della componente aereo-navale ed infrastrutturale (compresi i siti VTS), sia delle attività istituzionali collegate alla sicurezza della navigazione e marittima (*safety e security*), consolidando gli attuali standard di tutela della vita umana in mare e di monitoraggio, informazione e gestione del traffico marittimo attraverso la piattaforma VTMIS (*Vessel Traffic Monitoring Information System*), nonché rafforzando la partecipazione e la cooperazione sul piano internazionale;
- ottimizzazione delle azioni di vigilanza e controllo nonché dei servizi resi all'utenza, per la sicurezza della balneazione e dell'attività diportistica, anche nei laghi ove istituiti i servizi di Guardia Costiera e per la tutela degli interessi dominicali, dell'ambiente e delle risorse marine.

### *Priorità politica 2 - Sviluppo delle infrastrutture*

Aree di intervento:

- partecipazione ai tavoli europei dedicati al processo di riesame della rete TEN-T, con l'obiettivo di allinearla, nel pieno rispetto dei vincoli procedurali comunitari, alle esigenze del sistema nazionale, in vista della nuova proposta legislativa per gli orientamenti TEN-T attesa nel 2021 anziché nel 2023;



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

- predisposizione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, anche tenendo conto delle conseguenze sul sistema trasportistico e sul sistema economico in genere della pandemia in corso;
- implementazione del Dibattito Pubblico secondo quanto previsto dal D.P.C.M. 10 maggio 2018 n.76;
- crescita della spesa per investimenti infrastrutturali, attraverso l'efficiente utilizzazione dei fondi nazionali ed europei, l'attuazione delle azioni di monitoraggio della spesa (sia con riferimento ai fondi nazionali, con particolare riferimento al Fondo per lo sviluppo e la coesione - FSC, che europei) e la semplificazione delle procedure di spesa, assicurando la piena attuazione della clausola del 34 per cento per Regioni del Mezzogiorno e della clausola di flessibilità, anche allo scopo di contribuire alla crescita dell'economia ed all'incremento del PIL;
- sviluppo delle reti già realizzate, intervenendo prioritariamente sulla manutenzione o sulla sostituzione delle opere esistenti, per recuperarne e/o migliorarne la funzionalità, mettendo in sicurezza i punti di collegamento che rivestono una funzione di vitale importanza per l'economia dei territori, con l'obiettivo di decongestionare e fluidificare il traffico, rendendo più agevoli gli spostamenti quotidiani di cittadini e merci;
- riesame complessivo delle convenzioni che regolano i rapporti di concessione nell'ambito delle autostrade, anche in base a quanto previsto dalla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti di riferimento;
- messa in sicurezza dei viadotti autostradali soggetti a rischio sismico, in particolare del sistema autostradale A24 – A25;
- adeguamento e potenziamento delle infrastrutture idriche, anche ai fini della mitigazione dei danni connessi alla frequente alternanza di eventi siccitosi e di fenomeni alluvionali, attraverso l'attuazione:
  - a. del Piano nazionale di interventi nel settore idrico, per la progettazione degli interventi strategici in esso previsti;
  - b. del Piano straordinario riguardante gli invasi multi-obiettivo e il risparmio della risorsa idrica;
  - c. del Fondo di garanzia per il potenziamento delle infrastrutture idriche;
- miglioramento della qualità dell'abitare, attuando il programma di rinascita urbana volto alla ristrutturazione del patrimonio abitativo pubblico esistente, al riutilizzo delle strutture pubbliche dismesse, alla rigenerazione urbana, intervenendo anche a sostegno delle categorie sociali più svantaggiate nell'accesso all'abitazione;





## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

- verifica dell'uso delle risorse destinate al Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, per le annualità 2021 – 2023;
- aggiornamento del Codice dei contratti pubblici, allo scopo di ridurre i tempi di realizzazione delle opere, di promuovere una maggiore efficienza nelle procedure di programmazione, di affidamento, di gestione e di esecuzione degli appalti, nonché di introdurre regole semplici e chiare per rilanciare gli investimenti e prevenire l'insorgere di fenomeni corruttivi.

### *Priorità politica 3 - Incremento di efficienza e di sostenibilità del sistema dei trasporti*

#### Aree di intervento:

- potenziamento del trasporto ferroviario, anche ai fini della sostenibilità ambientale e sociale, con l'adozione di misure propulsive, quali:
  - a. la valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti, anche a valere sulle risorse derivanti dall'ultimo rifinanziamento del contratto di programma RFI 2017-2021, attraverso il potenziamento tecnologico dei nodi urbani, l'*upgrade* delle direttrici principali nazionali, l'intensificazione dei collegamenti con porti e aeroporti, la realizzazione, soprattutto al Sud, di nuove linee ad alta velocità e capacità;
  - b. la riqualificazione delle stazioni, per migliorare l'accessibilità alla rete ferroviaria;
  - c. l'ampliamento della connettività del sistema ferroviario secondo modalità efficaci e coerenti con la struttura multipolare del territorio italiano e con le esigenze di connessione con le Regioni più periferiche del Mezzogiorno, nonché lo sviluppo della progettazione di fattibilità del potenziamento delle direttrici Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia e Genova-Ventimiglia utilizzando le risorse messe a disposizione dal *Decreto Rilancio*;
- promozione di una nuova visione nella realizzazione della rete di mobilità aerea, anche attraverso:
  - a. l'analisi degli effetti della pandemia e la programmazione degli interventi straordinari per la ripresa del traffico aereo;
  - b. l'aggiornamento del Piano nazionale degli aeroporti;
  - c. l'integrazione fra gli aeroporti ed i loro territori, in una logica intermodale;
  - d. l'osservanza dei vincoli internazionali relativi alla riduzione delle emissioni in atmosfera di gas serra;



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

- potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale - finalizzata a rafforzare il ruolo dell'Italia che, per la sua collocazione geografica al centro del Mediterraneo, è una naturale cerniera di collegamento per i traffici provenienti dall'Estremo e Medio Oriente verso l'Europa – monitorando, a tal fine l'attuazione del piano degli investimenti delle infrastrutture portuali;
- adozione di misure di potenziamento della filiera logistica, come sistema strategico del Paese fondato sull'intermodalità, lo sviluppo del trasporto di merci su ferro, l'autotrasporto, ricomprendendo anche i servizi ICT della piattaforma logistica nazionale, adeguando le infrastrutture di adduzione e di ultimo miglio, col concorso di RFI ed Anas S.p.A., per garantire connessioni adeguate, in grado di ridurre le esternalità negative ed i tempi di permanenza delle merci in porto, nonché per favorire lo *switch* intermodale da gomma a ferro nel trasporto merci;
- implementazione del Piano nazionale del *cold-ironing*, con particolare riferimento ai sistemi portuali con vocazione croceristica, attuando le azioni necessarie per promuovere l'elettrificazione delle banchine in modo sinergico e coordinato, con lo scopo di diminuire l'impatto energetico-ambientale;
- miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana, attraverso:
  - a. l'analisi degli effetti della pandemia e la programmazione degli interventi straordinari per la ripresa del settore;
  - b. il potenziamento dei sistemi locali su ferro relativi al trasporto rapido di massa, ripartendo le risorse sulla base del secondo avviso e incentivando l'interoperabilità e le modalità di trazione a basso impatto ambientale;
  - c. l'integrazione tra i sistemi di trasporto pubblico locale e quelli di lunga percorrenza;
  - d. l'elaborazione di specifici interventi funzionali e la valorizzazione del patrimonio esistente;
  - e. l'integrazione modale ed intermodale tra servizi sovvenzionati e servizi forniti in regime di libero mercato, per garantire al cittadino il diritto alla mobilità sancito dalla Costituzione;
  - f. l'elaborazione dei criteri per la definizione, da parte delle Regioni, dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale previsti dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, perseguendo l'obiettivo generale del Governo di stabilire standard minimi di efficienza e di qualità su base nazionale;
  - g. la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale, con l'attuazione dei criteri fissati dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, sulla base dei dati economici e trasportistici trasmessi in via telematica ed in forma certificata dalle aziende di



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

settore all'osservatorio sul TPL;

- h. il rinnovo dei mezzi navali destinati al trasporto pubblico locale, migliorando i livelli di servizio e riducendo, entro il 2024, l'età media della flotta dagli attuali 20 a 10,6 anni;
- i. il rinnovo e la conseguente riduzione dell'anzianità media del parco mezzi a garanzia dell'efficienza e della qualità del trasporto pubblico locale, nonché per migliorare la sostenibilità ambientale, con particolare riferimento alle grandi aree urbane, anche attraverso l'attuazione lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa, mediante la verifica dei progetti per la realizzazione di metropolitane, filovie e tranvie e la successiva ripartizione delle risorse assegnate a valere sul Fondo investimenti;
- intensificazione delle misure attuative del *Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile*, per il miglioramento della qualità dell'aria, con l'introduzione di tecnologie innovative e l'attuazione degli accordi e delle disposizioni normative dell'Unione europea, attraverso:
  - a. il ricambio di 2.000 autobus l'anno, dal 2019 al 2033, ed il rinnovo di 250 treni entro il 2022;
  - b. il sostegno alla sostituzione dei veicoli commerciali Euro 3, con portata superiore alle 3,5 tonnellate, con incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e la contestuale attuazione di misure disincentivanti per i veicoli più inquinanti;
  - c. azioni di accompagnamento al *Piano Nazionale Integrato Energia e Clima*, che punta alla riduzione dei carburanti inquinanti nei trasporti ed all'incremento della mobilità elettrica, per raggiungere la quota di 1,6 milioni di auto elettriche nel 2030;
  - d. l'attuazione del decreto ministeriale del novembre 2018 sulla progettazione e realizzazione di reti ciclabili urbane ed extraurbane, con la prevista integrazione con altre forme di mobilità, con il sostegno al *car e bike sharing* e con la costruzione di parcheggi intermodali in prossimità delle stazioni ferroviarie, metropolitane e degli autobus;
  - e. l'implementazione dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) nelle città, che rappresentano i nodi strategici della rete di mobilità sostenibile, in linea con le Linee guida della Commissione europea, per dotare le aree metropolitane di un'adeguata offerta di trasporto, sostenibile e sicuro, basandosi sull'intermodalità, sul potenziamento e sullo sviluppo di linee metropolitane, tranviarie e di sistemi ferroviari metropolitani integrati e interconnessi tra loro;
- sviluppo del progetto "*Smart Road*", attraverso la sperimentazione della *smart mobility*, in particolare della guida autonoma, puntando alla creazione di infrastrutture stradali su cui, grazie ad un processo di trasformazione digitale, potranno essere introdotte piattaforme di osservazione e monitoraggio del traffico, modelli di elaborazione dei dati e delle informazioni,



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

servizi avanzati ai gestori delle infrastrutture, alla pubblica amministrazione e agli utenti della strada.

### *Priorità politica 4 - Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero*

Aree di intervento:

- nuovo impulso allo snellimento delle procedure e crescente semplificazione amministrativa, anche attraverso un piano di transizione al digitale, avendo come finalità, nel rispetto del Codice dell'amministrazione digitale, la riduzione degli oneri burocratici e la dematerializzazione dei servizi;
- sviluppo della nuova società *in house* "Italia Infrastrutture", con il compito di monitorare l'andamento realizzativo delle opere finanziate;
- potenziamento del *Sistema di controllo di gestione*, in relazione alle necessità informative ed alle indicazioni della *Struttura tecnica per il controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*;
- rafforzamento del ciclo di gestione della performance, attraverso il costante adeguamento del *Sistema di misurazione e valutazione della performance*, secondo le Linee guida del Dipartimento della funzione pubblica, coinvolgendo i destinatari finali dei servizi del Ministero;
- iniziative rafforzate di promozione della cultura della prevenzione della corruzione e della trasparenza attraverso l'attuazione di quanto previsto nel Piano triennale per la prevenzione della corruzione;
- iniziative per la valorizzazione professionale delle risorse umane per il miglioramento del clima organizzativo, per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro e per la stabilizzazione di forme di lavoro agile.

*On. Paola De Micheli*