



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'art. 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 2019-2021 ed, in particolare, l'allegato del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO l'Atto di indirizzo 20 luglio 2017, n. 373;

RITENUTO che occorre procedere all'avvio della pianificazione strategica per l'anno 2019, 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;

EMANA IL SEGUENTE



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE

L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITA' POLITICHE

DA REALIZZARSI NEL 2019

1. COERENZA CON IL QUADRO PROGRAMMATICO GENERALE DEL GOVERNO

Il processo di programmazione strategica dell'azione amministrativa per l'anno 2019 si fonda sulle priorità politiche del Ministro, articolate nelle aree di intervento indicate di seguito, il cui contenuto si pone in stretta coerenza con gli obiettivi e le misure attuative previsti dal “*Contratto per il Governo del cambiamento*” ed i documenti di programmazione economico-finanziaria, nonché con la normativa in materia di sviluppo economico, semplificazione, competitività di lungo periodo, finanza pubblica, trasparenza e prevenzione della corruzione.

Detta azione programmatica tiene conto, allo scopo di salvaguardare gli investimenti eseguiti, dell'esigenza di prosecuzione, raccordo e coerenza con gli interventi già avviati nelle diverse aree di competenza nella misura in cui questi siano compatibili con gli indirizzi del Governo e, nel contempo, tiene conto delle azioni da intraprendere per il rafforzamento e lo sviluppo di tali indirizzi, anche tenendo conto del quadro generale dell'attuale sistema economico nazionale ed internazionale, rispetto al quale l'azione del Governo sarà mirata, per un verso, a un programma di riduzione del debito pubblico, non già per mezzo di interventi basati sull'aumento del prelievo fiscale e su misure di bilancio restrittive procicliche, bensì per il tramite della crescita del PIL – da ottenersi con un rilancio sia della domanda interna dal lato degli investimenti ad alto moltiplicatore e politiche di sostegno del potere di acquisto delle famiglie, sia della domanda estera, creando condizioni favorevoli alle esportazioni – e, per altro verso, ad una programmazione pluriennale volta ad assicurare il finanziamento delle iniziative di Governo attraverso il recupero di risorse derivanti dal taglio agli sprechi, la gestione del debito e un appropriato e limitato ricorso al deficit.

In tale ambito, particolare attenzione sarà data al controllo in ordine all'attuazione, da parte delle strutture ministeriali e degli enti vigilati, degli indirizzi politico-programmatici di settore volti al rilancio organico e complessivo delle infrastrutture e dei trasporti a sostegno



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

dello sviluppo del sistema Paese, in un'ottica di orientamento costante al soddisfacimento dell'interesse pubblico ed all'accrescimento del valore ancora inespresso delle risorse disponibili, al fine di garantire un'offerta di opere e servizi coerente con le esigenze della domanda proveniente dalla collettività, dai singoli utenti e dal mondo della produzione, in una realtà, come l'attuale, in cui la mobilità costituisce un efficace volano per l'intera economia.

Per assicurare il perseguimento degli indirizzi di settore si provvederà ad un potenziamento del 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 2019.

Priorità politica 1 – Sicurezza

Aree di intervento:

- miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto, anche implementando campagne di consapevolezza culturale mirate al corretto uso di qualsiasi mezzo, strumento o presidio di sicurezza, ed in particolare:
 - a. nel trasporto stradale, attraverso l'elaborazione e l'adozione di interventi anche di carattere straordinario di manutenzione, nonché orientando le campagne informative su una mobilità corretta e rispettosa della legalità, avviando un piano di incentivi per gli enti locali che metteranno in campo politiche e strumenti utili a ridurre l'incidentalità sul loro territorio, adottando misure ancor più stringenti per la manutenzione ed il miglioramento della rete stradale ed autostradale, modificando il Codice della strada anche per aumentare la sicurezza di ciclisti e pedoni;
 - b. nel trasporto ferroviario, attraverso l'elaborazione e l'adozione di interventi anche di carattere straordinario di manutenzione, nonché focalizzando gli interventi sulle tratte regionali, da ammodernare e potenziare per aumentarne la velocità commerciale e



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

rispondere alle esigenze di mobilità veloce, sicura e a basso impatto ambientale richieste dai pendolari, spingendo gli operatori del trasporto regionale ad incrementare la sicurezza delle loro tratte, anche favorendo accordi mirati fra le Regioni e Rete ferroviaria italiana, estendendo gli standard di sicurezza del sistema di controllo marcia treno a tutte le tratte regionali.

- innalzamento dei livelli e degli standard di sicurezza nelle infrastrutture e nei cantieri ed, in particolare, nei programmi di messa in sicurezza delle dighe e degli edifici scolastici pubblici di competenza del Ministero, assicurando una crescente qualità delle opere e un'adeguata e costante manutenzione delle stesse;
- 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 delle navi e dei porti (safety e security), consolidando gli attuali standard di tutela della vita umana in mare e di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo attraverso la piattaforma VTMISS (Vessel Traffic Monitoring Information System), nonché rafforzando la partecipazione e la cooperazione sul piano internazionale;

Priorità politica 2 - Sviluppo delle infrastrutture

Aree di intervento:

- rilancio degli investimenti infrastrutturali, quale necessario complemento nell'ambito di politiche attive per il lavoro e lo sviluppo delle attività imprenditoriali, intervenendo prioritariamente sulla manutenzione o sulla sostituzione delle opere esistenti, quali ponti, gallerie, strade, allo scopo di recuperarne e/o migliorarne la funzionalità, nonché sulla messa in sicurezza di punti di collegamento che rivestono una funzione di vitale importanza per l'economia di intere aree del territorio, con l'obiettivo di decongestionare e fluidificare il traffico, rendendo più agevoli gli spostamenti quotidiani di cittadini e merci;
- revisione complessiva dei progetti delle c.d. "Grandi opere" (con particolare riferimento alla Gronda autostradale di Genova, all'aeroporto di Firenze, alla Pedemontana lombarda, oltre al complesso della linea ad alta velocità, che comprende, tra le altre, le opere relative al Terzo valico, al Nodo di Firenze, al collegamento Brescia-Padova e alla tratta Torino-Lione), attraverso lo svolgimento di analisi costi – benefici dirette a verificarne l'utilità e la sostenibilità nel contesto attuale;



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

- revisione del Codice dei contratti pubblici, allo scopo di eliminare le rigidità e le incertezze interpretative emerse nel corso degli ultimi anni, restituendo efficienza al sistema degli appalti, attraverso l'introduzione di regole semplici e più chiare, con il duplice obiettivo di rilanciare gli investimenti e prevenire l'insorgere di qualunque fenomeno corruttivo;
- revisione complessiva delle convenzioni che regolano i rapporti di concessione nell'ambito delle autostrade, ivi compreso l'aggiornamento dei Piani economico finanziari annessi al fine di assicurare un livello tariffario sostenibile per l'utenza, anche commisurando le tariffe con gli investimenti, la manutenzione e i livelli di servizio offerti, prevedendo anche a carico delle società un programma di interventi finalizzati ad incrementare gli standard di sicurezza con verifica, in sede di predisposizione degli atti convenzionali di recepimento dell'aggiornamento dei piani, della possibilità di adottare un adeguamento delle pattuizioni rivolto alla migliore gestione dei rapporti, onde prevenire contenziosi, ovvero finalizzate alla maggior tutela dell'interesse pubblico;
- innalzamento della qualità della progettazione delle opere pubbliche, anche attraverso l'implementazione dell'utilizzo del BIM (*Building Information Modeling*), sistema aperto di pianificazione, realizzazione e gestione delle costruzioni, in grado di ottimizzare i costi e i tempi della realizzazione e della manutenzione;
- ulteriore sviluppo delle politiche per la città, anche attraverso una revisione normativa che renda più sistematica la disciplina in materia di edilizia residenziale pubblica e mediante iniziative destinate a fronteggiare l'emergenza abitativa, ivi compresa l'interconnessione tra le banche dati delle diverse istituzioni;
- sostegno all' "edilizia di qualità" e alle ristrutturazioni immobiliari, anche attraverso la stabilizzazione di forme di incentivazioni, quali le detrazioni fiscali come l' "ecobonus" ed il "sisma-bonus", che possono essere considerate leve importanti per un rilancio occupazionale in un settore che, negli ultimi anni, ha registrato, a livello occupazionale, la perdita di numerosissimi posti di lavoro su tutto il territorio nazionale;
- attuazione del Piano nazionale di interventi nel settore idrico (previsto dalla legge 27 dicembre 2017, n. 205 - Legge di bilancio 2018-2020), per l'ampliamento ed il completamento degli invasi esistenti, la realizzazione delle necessarie opere di derivazione e di interconnessione tra differenti invasi, la messa in sicurezza di acquedotti ed adduttori al fine di ridurre il fenomeno della dispersione della risorsa idrica, nonché



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

revisione della normativa in materia in vista dell'elaborazione di proposte volte all'efficientamento complessivo del sistema;

Priorità politica 3 - Incremento di efficienza del sistema dei trasporti

Aree di intervento:

- 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, con l'adozione di misure propulsive quali:
 - a. il potenziamento non solo di porti ma di portualità, intermodalità e autotrasporto, ricomprendendo anche i servizi ICT, la catena logistica e le infrastrutture di adduzione e di ultimo miglio. RFI, ANAS e le concessionarie autostradali vigilate dal MIT concorreranno con la loro competenza progettuale e realizzativa a garantire connessioni adeguate, in grado di ridurre le esternalità negative ed i tempi di permanenza delle merci in porto;
 - b. la destinazione di risorse adeguate per attrezzare i porti con aree retroportuali capaci di garantire lo sdoganamento delle merci in loco, che devono poi essere trasportate grazie all'alta portabilità nelle destinazioni finali;
 - c. l'utilizzo di tecnologie che consentano di accelerare lo sdoganamento stesso a partire dalla fase in cui la nave è ancora in mare per rendere i principali porti italiani un'area di sdoganamento merci (porti *gateway*). I porti, infatti, non possono rappresentare solo un'area di passaggio tra una nave e l'altra (porti *transshipment*), ma dovranno contemperare le esigenze della città, del territorio retrostante e dei suoi abitanti, in un'ottica sostenibile di crescita economica e commerciale e pertanto occorre avviare percorsi di pianificazione che non siano limitati al traffico *contanier*, ma che includano merci *break-bulk* (le quali creano molta occupazione) nonché rinfuse liquide e solide;
 - d. l'intensificazione del collegamento ferroviario dei porti, per favorire lo *switch* intermodale da gomma a ferro nel trasporto merci;
 - e. il rafforzamento della garanzia di libero, gratuito accesso e transito al mare in favore degli utenti, nelle aree di demanio marittimo;



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

- f. l'adozione di azioni necessarie per poter realizzare un'adeguata pianificazione dello spazio marittimo allo scopo di contribuire allo sviluppo sostenibile del settore energetico del mare, dei trasporti marittimi, della pesca e dell'acquacoltura, per la conservazione, la tutela e il miglioramento dell'ambiente, compresa la resilienza all'impatto del cambiamento climatico, promuovendo e garantendo la coesistenza delle pertinenti attività e dei pertinenti usi;
- g. la pianificazione con risorse finanziarie dedicate dello sviluppo del turismo del mare (crociere, traghetti, nautica da diporto) e del trasporto passeggeri di cabotaggio ed internazionale, il quale riveste notevole importanza in alcuni contesti portuali del Paese;
- h. il supporto, di concerto e in stretta collaborazione con il MIUR a programmi per l'attivazione di nuovi percorsi professionali negli istituti superiori, di corsi di laurea triennale e magistrale, di master e corsi di formazione professionale post laurea e corsi di dottorato per le attività scientifiche e accademiche legate alla ricerca e alla formazione nel campo della logistica marittima, dell'intermodalità e dell'autotrasporto;
- ammodernamento e potenziamento delle linee ferroviarie esistenti destinate al trasporto ferroviario regionale per migliorare la qualità dei servizi di trasporto pubblico locale e rispondere ad un'esigenza di mobilità veloce, sicura, sostenibile e a basso impatto ambientale. Si utilizzeranno le innovazioni tecnologiche con interventi mirati sulle linee esistenti, senza necessariamente realizzare infrastrutture ex novo, costose e spesso impattanti sul territorio. Le ferrovie regionali e le tratte dei pendolari, in particolare, saranno tra le priorità assolute per avvicinare le varie aree del Paese e diminuire i tempi di percorrenza sulle medie distanze;
- regolazione del settore dell'autotrasporto per il traffico merci che attraversa il nostro Paese, specie in chiave di lotta al *dumping* e all'abusivismo, proseguendo nella linea dettata dalla Road Alliance e riconducendo il cabotaggio alla sua originaria natura di attività provvisoria, prevedendo l'applicazione della nuova disciplina sul distacco dei lavoratori e rafforzando le attività di controllo sulle operazioni di cabotaggio svolte in Italia da vettori stranieri;
- rilancio della Consulta per l'autotrasporto quale luogo di incontro tra *stakeholder* rilevanti di settore e istituzioni pubbliche;
- risoluzione di criticità per la revisione dei mezzi, con l'introduzione di controlli anche a officine private, la riattivazione dei centri mobili di revisione e studio per una



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

semplificazione della prassi in materia;

- sostegno alla diffusione di buone prassi, in relazione al tema del trasporto eccezionale come quella di protocolli di intesa interistituzionale e proporre la modifica del codice della strada reintroducendo il vincolo del "pezzo unico indivisibile";
- appoggio alla costituzione di tavoli di lavoro per impostare i contenuti di forme di incentivazione per l'aggregazione delle imprese di autotrasporto;
- proseguimento delle politiche di incentivazione finalizzate allo svecchiamento del parco veicolare, al sostegno della competitività, all'acquisto di veicoli a carburanti alternativi o *dual fuel*;
- promozione di una nuova visione per la realizzazione di una rete della mobilità aerea che garantisca uguaglianza di diritti e opportunità ai cittadini e alle imprese su tutto il territorio nazionale, privilegiando le aree periferiche e indirizzando gli investimenti alla riduzione delle sperequazioni attualmente esistenti, anche attraverso:
 - a. l'assicurazione di una corretta competizione dei vettori che operano negli aeroporti nazionali, senza tutelare situazioni di monopolio di fatto che lasciano i passeggeri in balia di disservizi e di mancanza di tutele sia nella riprotezione dei viaggi che nelle necessarie informazioni in caso di scioperi;
 - b. l'intervento sui servizi di *handling* o assistenza a terra negli aeroporti. La scarsa qualità di tali servizi ha tra le sue cause un mercato frammentato, con una pluralità di operatori che utilizzano spesso soggetti terzi per la prestazione dei servizi e che sfruttano manodopera priva di qualificazione a basso costo;
 - c. il sostegno alla connessione intermodale per rendere più facile l'accesso ai fruitori del trasporto aereo e ad incentivare il trasporto merci per via aerea, ad alta deperibilità o ad alto valore aggiunto, attraverso lo sviluppo di reti logistiche dedicate;
 - d. il rilancio di Alitalia, nell'ambito di un piano strategico nazionale dei trasporti che non può prescindere dalla presenza di un vettore nazionale competitivo per assicurare un futuro a questa azienda e per tutelare al meglio le esigenze dei lavoratori e del gruppo;
- miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana che rappresentano una vera e propria priorità nazionale, attraverso:
 - a. l'elaborazione di specifici interventi funzionali e valorizzazione del patrimonio



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

esistente;

- b. l'integrazione modale e intermodale tra servizi sovvenzionati e servizi forniti in regime di libero mercato, per garantire al cittadino il diritto alla mobilità sancito dalla Costituzione;
 - c. l'elaborazione dei criteri sulla base dei quali le Regioni dovranno definire i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale (attività prevista dal decreto n. 50 del 2017) rappresenta un'occasione imperdibile per stabilire un livello minimo di efficienza e di qualità dei servizi su base nazionale;
 - d. il rinnovo del parco mezzi (autobus, treni, eccetera), a garanzia di efficienza e qualità del trasporto pubblico locale. Questo Ministero, attraverso il finanziamento di uno specifico programma di rinnovo del materiale rotabile e la conseguente riduzione dell'anzianità media per essere in linea con quella europea, si pone l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio e migliorarne la sostenibilità ambientale, con particolare riferimento alle grandi aree urbane;
- intensificazione delle misure di mobilità sostenibile per avviare un percorso finalizzato alla progressiva riduzione dell'utilizzo di autoveicoli *diesel* e benzina, al fine di ridurre l'inquinamento e contribuire concretamente al conseguimento degli obiettivi contenuti nell'accordo di Parigi, attraverso:
- a. l'investimento nell'acquisto di veicoli ibridi ed elettrici e nell'incentivazione per interventi di *retrofit* per veicoli a combustione interna;
 - b. l'introduzione e sperimentazione di azioni di accompagnamento, quali ad esempio meccanismi premiali per l'incentivazione dei mezzi a bassissime emissioni, applicando la regola comunitaria del "chi inquina paga";
 - c. l'aggiornamento del Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici affinché si assicuri una copertura capillare su tutto il territorio nazionale;
 - d. 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, seguendo principi di "integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione". Questi Piani, che si basano sull'intermodalità, sul potenziamento e sullo sviluppo di linee metropolitane, tranviarie e dei sistemi ferroviari metropolitani integrati e interconnessi tra loro, sulla



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

mobilità ciclo-pedonale e sulla *sharing mobility*, con un parallelo e sostanziale miglioramento della qualità ed efficienza del servizio di trasporto pubblico locale. A tal fine è quindi necessario concedere spazi pubblici per il *car sharing* a fronte di quote crescenti di vetture elettriche;

- incentivazione dello sviluppo delle reti ciclabili urbane ed extraurbane e di un sistema di *bike sharing* capace di integrare differenti sistemi di mobilità su ferro e su gomma e l'investimento per la creazione di ciclostazioni in prossimità dei parcheggi intermodali, delle stazioni ferroviarie, metropolitane e degli autobus, nonché prossime ai siti di interesse turistico. Le ciclovie turistiche rappresentano un primo passo verso il Piano nazionale delle ciclabili, che costituirà un'alternativa strutturale per la mobilità quotidiana. A tal fine verrà aggiornato il Codice della Strada con nuovi contenuti per i ciclisti;
- sviluppo del progetto "*Smart Road*", attraverso la sperimentazione della *smart mobility*, in particolare della guida autonoma a Torino e a Modena al fine di estenderla su scala nazionale. Si punta a creare infrastrutture stradali su cui, grazie ad un processo di trasformazione digitale, verranno introdotte piattaforme di osservazione e monitoraggio del traffico, modelli di elaborazione dei dati e delle informazioni, servizi avanzati ai gestori delle infrastrutture, alla pubblica amministrazione e agli utenti della strada. L'obiettivo è creare un ecosistema tecnologico, fondato sui *big data*, favorevole alla sinergia tra infrastrutture e veicoli di nuova generazione, per migliorare la sicurezza e la fluidità del traffico.

Priorità politica 4 - Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero

Aree di intervento:

- avvio organico di un piano di transizione digitale, basato sulla semplificazione dei procedimenti amministrativi, affinché il Ministero operi in modalità nativamente digitale, così da assicurare la qualità dell'azione amministrativa, garantendo, da un lato, il concreto diritto di accesso ai dati e ai documenti, e dall'altro, la diminuzione dei costi tipici delle amministrazioni analogiche caratterizzate da procedimenti lunghi e ridondanti;
- rafforzamento del ciclo di gestione della performance, attraverso la predisposizione di un nuovo Sistema di misurazione e valutazione della performance stessa volto alla concreta attuazione della trasparenza e basato sulla diversificazione delle analisi, sul



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

coinvolgimento attivo dei destinatari finali dei servizi del Ministero e sulla valorizzazione degli obiettivi di semplificazione e di digitalizzazione del Codice dell'amministrazione digitale;

- incremento dei livelli di trasparenza, attraverso l'attuazione di iniziative concrete, quali il "registro per la trasparenza", che consentano ai singoli ed alle organizzazioni, pubbliche o private, di interagire con il MIT e quindi di partecipare attivamente ai processi decisionali in modo chiaro e pertanto verificabile dalla collettività.

Danilo Toninelli