



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

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”, e, 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 31 dicembre 2009, n. 196, di contabilità e finanza pubblica e successive modificazioni;

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 risoluzione A/70 adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015 “*Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile*” e i suoi 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS);

VISTO l'Accordo di Parigi collegato alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, adottato a Parigi il 12 dicembre 2015, ratificato con legge 4 novembre 2016, n. 204;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2019) 650 del 17 dicembre 2019 “*Strategia annuale di crescita sostenibile*” con cui viene riorientato il ciclo del semestre europeo al conseguimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS) per sostenere “*direttamente l'Unione europea e i suoi Stati membri nel perseguimento degli OSS in tutte le politiche economiche e occupazionali, contribuendo a un'economia al servizio di tutti e garantendo la sostenibilità della crescita*”, prevedendo il monitoraggio periodico dei risultati nell'ambito dello stesso ciclo in base agli indicatori messi a punto da Eurostat;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 575 del 17 settembre 2020 “*Strategia annuale per la crescita sostenibile 2021*”;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2019) 640 - Un Green Deal europeo, programma “*per una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l'UE in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse*” in cui è definita una tabella di marcia delle politiche e misure principali necessarie per realizzare il Green Deal europeo, quale dichiaratamente parte integrante della strategia della Commissione per attuare l'Agenda ONU 2030;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 299 dell'8 luglio 2020 “*Energia*”



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

per un'economia climaticamente neutra: strategia dell'UE per l'integrazione del sistema energetico";

VISTA la raccomandazione del Consiglio del 20 luglio 2020 sul programma nazionale di riforma 2020 dell'Italia e che formula un parere del Consiglio sul programma di stabilità 2020 dell'Italia, nell'ambito del semestre europeo 2020;

VISTE le conclusioni del 17-21 luglio 2020 con cui il Consiglio europeo ha adottato la sua posizione in merito al Quadro Finanziario Pluriennale e al fondo per la ripresa dalla crisi del COVID-19 Next Generation EU, prevedendo che un obiettivo climatico generale del 30% si applicherà all'importo totale della spesa a titolo del QFP e di Next Generation EU e si tradurrà in obiettivi adeguati nella legislazione settoriale e definendo che tutte le spese dell'UE dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi dell'accordo di Parigi e con il principio del "non nuocere" del Green Deal europeo;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 563 del 17 settembre 2020 *"Proposta modificata di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Legge europea sul clima)"* con cui è confermato l'obiettivo della neutralità climatica al 2050 e fissato l'obiettivo intermedio al 2030 della riduzione delle emissioni al minimo -55% rispetto al 1990;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 789 del 9 dicembre 2020 *"Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro"*;

VISTO il regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio del 17 dicembre 2020 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027;

VISTO il regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza determinando la destinazione della quota minima del 37% alla *transizione verde, compresa la biodiversità, o alle sfide che ne derivano*, e almeno il 20% per la *spesa digitale*, garantendo che le misure incluse nei loro piani per la ripresa e la resilienza sono conformi al principio "non arrecare un danno significativo", e richiamando il quadro di riferimento del semestre europeo, gli OSS e gli obiettivi dell'Accordo di Parigi;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2021) 118 del 9 marzo 2021 che approva la Strategia europea per il decennio del digitale al 2030, contenente obiettivi specifici riguardanti anche il settore delle infrastrutture;

VISTA la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile approvata con delibera CIPE 108 del 22 dicembre 2017;

VISTA la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 marzo 2018 *"Indirizzi per l'attuazione dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile"*;



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

VISTO il Documento di economia e finanza 2020;

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*;

VISTA la legge 30 dicembre 2020, n. 178, recante “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023”;

VISTO il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) pubblicato il 21 gennaio 2021, con cui vengono stabiliti gli obiettivi nazionali al 2030 sull’efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO₂, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell’energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento;

VISTO il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) trasmesso alla Commissione europea il 30 aprile 2021 e il Fondo complementare (FC) di cui al decreto legge 6 maggio 2021, n. 59;

CONSIDERATO che le attività di competenza di questo Ministero sono trasversali a diversi degli OSS dell’Agenda 2030, specificamente per gli obiettivi del Goal 9, Goal 3, del Goal 6, del Goal 7, del Goal 11, del Goal 12, con riflessi diretti e indiretti nel perseguimento dei Goal 8, 10, 13, 14 e 15 e su tutti gli altri Goal anche in considerazione del principio d’integrità e indivisibilità dell’Agenda 2030;

CONSIDERATO che gli stessi OSS integrano la definizione degli obiettivi, le raccomandazioni e il monitoraggio nel quadro del semestre europeo, anche delle misure incluse nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato con la disciplina del REGOLAMENTO (UE) 2021/241;

RITENUTO che occorre procedere all’avvio della pianificazione strategica per l’anno 2022, 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;

VISTO l’Atto di indirizzo 11 giugno 2020, n. 243;

VISTI i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 190 e n. 191, recanti, rispettivamente, il nuovo regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e quello degli uffici di diretta collaborazione del Ministro;

VISTO l’articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha assunto la denominazione di “Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”;

SENTITI i titolari dei Centri di responsabilità amministrativa;

EMANA IL SEGUENTE



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE

L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITA' POLITICHE

DA REALIZZARSI NEL 2022

1. COERENZA CON IL QUADRO PROGRAMMATICO GENERALE E DEL GOVERNO

L'emergenza sanitaria causata dal Covid-19 sta incidendo in modo determinante sul nostro modo di vivere, di lavorare, di interagire, causando una crisi economica e sociale senza precedenti nella storia dell'Italia repubblicana. La contrazione del PIL nel 2020 è stata pari all'8,9%, con una perdita media annua in termini di occupazione pari a 456 mila occupati (-2%) e con rilevantissimi impatti negativi specialmente sulle donne e sui giovani. La pandemia ha messo anche in luce i limiti dell'attuale modello di sviluppo, la cui insostenibilità dal punto di vista economico, sociale e ambientale, risultava chiara già prima della diffusione del Covid-19.

Occorre, dunque, operare scelte in grado di contemperare le esigenze di tutela della salute con quelle di sostegno al lavoro e ai settori economici e produttivi, ma anche cogliere l'occasione per realizzare trasformazioni radicali del modello economico e sociale nel rispetto dei limiti planetari. Va adottata una visione innovativa di sviluppo, che guardi al futuro che vogliamo costruire, in linea con ciò che la Commissione europea ha definito "resilienza trasformativa" del sistema socioeconomico, un approccio che ha influito sul nome del PNRR-Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato dal *Next generation EU*.

Si tratta di un mutamento di visione coerente col cambio di paradigma proposto dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, sottoscritta anche dall'Italia nel 2015. La consapevolezza della necessità di una svolta nella direzione di uno sviluppo sostenibile è certamente rafforzata dal nuovo corso delle politiche dell'Unione europea e dagli indirizzi della Commissione guidata da Ursula von der Leyen nel creare "un'Europa resiliente, sostenibile e giusta". Di conseguenza, gli interventi che saranno finanziati con il PNRR e con il Fondo Complementare dovranno essere finalizzati a: contribuire alla transizione ambientale e alla resilienza e sostenibilità dello sviluppo; perseguire con successo la transizione digitale; favorire e sostenere i processi di innovazione e aumentare la competitività, riducendo le disuguaglianze.

La prospettiva strategica entro cui si intende esercitare il mandato governativo attribuito – anche sulla base delle dichiarazioni programmatiche del Presidente del Consiglio Mario Draghi – è pienamente coerente con i principi dell'Agenda 2030 e con le strategie dell'Unione europea. In questo senso, il cambio del nome del "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" in "Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" è coerente con una visione di sviluppo orientato verso la sostenibilità economica, sociale e ambientale. Non a caso, oltre 40 dei 169 target dell'Agenda 2030 riguardano, direttamente o indirettamente, questo Ministero.

La ripresa e la resilienza del nostro Paese dipendono in modo decisivo dalla dotazione infrastrutturale di cui esso dispone e dall'efficienza dei sistemi a rete che sostengono le attività



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

economiche e sociali. Per questo, un investimento rapido e consistente in questo campo deve non solo esercitare un rilevante effetto positivo di tipo occupazionale, ma contribuire a determinare un miglioramento della competitività della nostra economia e della qualità della vita delle persone e dell'ambiente in cui sono inserite. Trasformare in senso sostenibile le infrastrutture e il sistema dei trasporti, infatti, non solo è benefico per il sistema economico attuale e futuro, ma è indispensabile anche per raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas serra al 2030 previsti dall'Unione europea e per realizzare la decarbonizzazione entro il 2050: da soli, il settore dei trasporti e quello edilizio contribuiscono infatti per più della metà alle emissioni di gas climalteranti e il loro impatto sulla qualità del suolo e della biodiversità è evidente.

Le infrastrutture devono essere adeguate ai bisogni dei cittadini e delle imprese e, soprattutto tenendo conto delle gravi disuguaglianze sociali e territoriali esistenti, con una inaccettabile distanza tra Nord e Sud, centri e periferie, città e aree interne e rurali. D'altra parte, l'innovazione tecnologica e dei materiali può consentire un salto di qualità nella costruzione e nella gestione delle reti infrastrutturali e dei sistemi a rete, anche per accompagnare la trasformazione in atto dell'industria dell'*automotive* e dei trasporti in generale. La crisi indotta dalla pandemia ha infatti comportato e comporterà cambiamenti profondi nel funzionamento delle città e nei comportamenti di imprese e persone, da accompagnare e orientare con un ripensamento del sistema del trasporto locale. Parimenti, i traffici internazionali subiranno cambiamenti significativi a seguito dello sviluppo delle diverse aree geopolitiche e dei cambiamenti climatici.

Per affrontare queste sfide si opererà simultaneamente su due direttrici. La prima, orientata alle necessità immediate, è volta a:

- migliorare l'efficienza dei sistemi attuali di trasporto per ridurre i rischi e gli impatti negativi legati all'emergenza sanitaria, nonché per cogliere le opportunità derivanti dalla forte ripresa economica attesa nel prossimo biennio;
- stimolare la ripresa economica e occupazionale, superando ritardi nell'attuazione di opere già deliberate e finanziate;
- aumentare l'efficienza energetica e la qualità del patrimonio residenziale pubblico;
- assicurare la manutenzione sistematica del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi legati all'obsolescenza di talune infrastrutture anche attraverso l'uso di tecnologie innovative;
- completare l'iter di provvedimenti legislativi di grande rilievo e accelerare l'emanazione di decreti attuativi di norme primarie;
- realizzare gli interventi previsti nel PNRR e nel FC;
- aumentare l'efficienza e l'efficacia dell'attività del Ministero, attraverso miglioramenti delle procedure amministrative, dell'organizzazione del lavoro, della gestione delle risorse umane e strumentali.

La seconda è volta a orientare le scelte future verso la realizzazione di infrastrutture e sistemi di mobilità più sostenibili e resilienti (in primo luogo ai rischi sismici e ai cambiamenti climatici), in



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

grado di ridurre le disuguaglianze esistenti, migliorare la competitività del sistema economico e rispondere ai bisogni delle imprese e delle persone, riducendo l'impatto ambientale delle loro attività, attraverso:

- investimenti nell'edilizia sociale agevolata e per la qualità dell'abitare, nonché nell'edilizia residenziale pubblica, in linea con gli obiettivi di efficienza energetica e di aumento del benessere delle persone;
- lo sviluppo di sistemi integrati di trasporto per una mobilità sostenibile, a lunga percorrenza e locale, anche al fine di ridurre l'inquinamento nelle città e procedere nel percorso di decarbonizzazione. Fondamentali in tale prospettiva sono:
 - lo sviluppo dell'alta velocità delle persone e delle merci, specialmente al Sud, e il simultaneo potenziamento del trasporto su base regionale, per favorire l'interconnessione delle aree interne e per garantire un vero diritto alla mobilità ai tanti pendolari che ogni giorno utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro;
 - il rinnovo in senso ecologico delle flotte per il trasporto su terra e via mare, nonché il miglioramento dell'efficienza energetica del trasporto aereo;
 - il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata, con particolare attenzione all'ammodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica;
- il rafforzamento delle infrastrutture idriche primarie, anche per anticipare le problematiche derivanti dalla crisi climatica e per migliorare l'adattamento e la resilienza del nostro sistema socioeconomico.

Trasversali rispetto alle due linee di azione indicate saranno:

- l'impegno per la semplificazione delle procedure amministrative che presiedono alle fasi di definizione, progettazione e attuazione delle infrastrutture, nell'ottica di accelerare la realizzazione delle opere, aumentando il rispetto della legalità, della concorrenza, dell'equità, della sicurezza sul lavoro e la trasparenza delle scelte;
- la costruzione di un sistema informativo integrato e trasparente, riguardante tutte le fasi della realizzazione delle infrastrutture e il funzionamento dei sistemi di rete, al fine di anticipare criticità, valutare lo stato dei progetti e favorire il coinvolgimento della società civile nei processi decisionali e attuativi.

Per sostenere l'attuazione delle linee d'azione indicate, occorrerà potenziare le strutture del Ministero, introdurre sistemi di monitoraggio sulle linee di intervento, rafforzare il coinvolgimento e la partecipazione dei portatori di interesse, consolidare il sistema integrato dei controlli interni, fondato sui collegamenti tra i sistemi del bilancio non finanziario, del controllo strategico, della valutazione dei dirigenti e del personale, del controllo di gestione e della contabilità analitica per centri di costo.



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

2. ORIENTAMENTO DELLA PROGRAMMAZIONE AL BENESSERE DELLE PERSONE E ALLA COMPETITIVITA' DEL SISTEMA ECONOMICO NEL RISPETTO DELL'AMBIENTE

L'incremento del livello di benessere dei cittadini e della competitività del sistema economico, nel rispetto dell'ambiente, è il faro verso cui orientare l'attività di programmazione per il triennio 2022-2024. Per questo l'effetto atteso sui destinatari di ciascun obiettivo specifico del *Piano della performance 2022-2024* è espresso attraverso idonei indicatori di impatto economico, sociale e ambientale, in linea con l'orientamento generale delle politiche nazionali e delle politiche sovranazionali, e con gli indicatori ISTAT di Benessere Equo e Sostenibile (BES) e i Sustainable Development Goals (SDGs) dell'Agenda ONU 2030.

Accanto agli indicatori BES, già utilizzati nel Piano della Performance 2021-2023, gli SDGs rientranti, direttamente o indirettamente, nelle aree di competenza del Ministero, sono quelli relativi al Goal 9 *“Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile”*, al Goal 6 *“Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile dell'acqua e delle strutture igienico sanitarie”*, al Goal 7 *“Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni”*, al Goal 11 *“Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili”*, al Goal 12 *“Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo”*, al Goal 3 *“Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età”*, con riflessi diretti e indiretti nel perseguimento del Goal 8 *“Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per tutti”*, del Goal 10 *“Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le Nazioni”*, del Goal 13 *“Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico”*, del Goal 14 *“Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile”*, del Goal 15 *“Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre”*.

A ciascun indicatore d'impatto è affiancato, ove esistente, il corrispondente indicatore della programmazione europea, nonché il riferimento ai fondi nazionali ed europei disponibili per il completamento delle attività già avviate e per il tempestivo avvio delle attività previste, in particolare, dal PNRR e dal FC.

Gli obiettivi specifici sono programmati in ottica di gestione del rischio, con l'individuazione dei punti dei processi organizzativi, e dei relativi cronoprogrammi, caratterizzati da un rischio di insuccesso più elevato e con l'identificazione e la programmazione delle misure di prevenzione e di mitigazione.

Il supporto metodologico è assicurato dall'OIV – Organismo Indipendente di Valutazione del Ministero.

3. 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 2022.



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Priorità politica 1 – Aumento della sicurezza delle infrastrutture, della mobilità e delle persone

Aree di intervento:

- **miglioramento della sicurezza stradale:** attuando la linea di intervento “Messa in sicurezza e monitoraggio di strade, viadotti e ponti” del PNRR e del FC, tenendo conto delle “Linee guida per il censimento, la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e del monitoraggio dinamico dei ponti e delle gallerie” e attuando il trasferimento della titolarità di ponti, viadotti e gallerie dagli Enti locali allo Stato; attuando il “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale” per il decennio 2020-2030; 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; orientando le campagne informative verso una mobilità corretta e rispettosa della legalità; 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;
- **aumento della sicurezza del trasporto ferroviario,** rispondendo alle esigenze di mobilità veloce, sicura e a basso impatto ambientale, con interventi di manutenzione e con investimenti tecnologici, anche sulle tratte regionali, per aumentare la capacità della rete e la velocità commerciale e con specifici percorsi formativi del personale destinato alla circolazione ferroviaria;
- **miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe,** soprattutto nelle zone di maggiore sismicità del Paese, e delle strutture con più anni di funzionamento, con l’obiettivo di mantenere gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile prodotta;
- **efficientamento dell’organizzazione SAR** (*search and rescue*), mediante l’adeguamento della componente aereo-navale ed infrastrutturale (compresi i siti VTS-*Vessel Traffic Service*), e **delle attività finalizzate 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 VTMISS (*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 di infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici

Aree di intervento:

- **aggiornamento del Codice dei contratti pubblici,** allo scopo di ridurre i tempi di realizzazione delle opere, di promuovere una maggiore efficienza nelle procedure di



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

programmazione, di affidamento, di gestione e di esecuzione degli appalti, nonché di introdurre regole semplici e chiare per rilanciare gli investimenti in infrastrutture e sistemi di mobilità sostenibili, prevenendo l'insorgere di fenomeni corruttivi;

- **aggiornamento dei Contratti di programma ANAS e RFI vigenti**, per consentire l'utilizzazione delle ulteriori risorse assegnate dalle leggi di bilancio 2020 e 2021 e **attuazione dei nuovi Contratti di programma**, tenendo conto della scadenza del 2026 per le opere finanziate dal PNRR e dal FC;
- **attivazione delle procedure di gara per il riaffidamento delle concessioni autostradali**, allo scopo di ottenere condizioni più vantaggiose per l'utenza e maggiori investimenti per i programmi di riqualificazione delle opere, nel quadro di piani economici e finanziari adeguati a rappresentare la redditività dei progetti e la relativa sostenibilità finanziaria;
- **attivazione dei progetti finalizzati alla transizione ecologica e alla trasformazione in senso green delle infrastrutture di trasporto**, per favorirne l'ammodernamento e la sostenibilità, nonché alla ricerca sulle nuove tecnologie mirate a preservare e valorizzare il capitale naturale, le biodiversità e gli ecosistemi;
- **adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica** tenendo conto dell'impatto della crisi climatica, anche attraverso l'approvazione della riforma sulla *governance* del settore dell'approvvigionamento idrico e l'attuazione di misure interne, a sostegno della suddetta riforma, mirate a nuove modalità di ricognizione dei fabbisogni, a rinnovati criteri di selezione, alla predisposizione di linee guida per la valutazione degli investimenti;
- **attuazione degli interventi per l'efficientamento energetico degli edifici pubblici** del PNRR e del FC e **miglioramento della qualità dell'abitare**, disegnando e attuando una politica nazionale per la rigenerazione urbana e lo sviluppo sostenibile delle città costruita in collaborazione con le Regioni e gli enti locali, in grado di integrare in una visione coerente gli interventi per le infrastrutture sociali (compresa l'edilizia residenziale pubblica e sociale), la mobilità sostenibile, il sostegno delle categorie sociali più svantaggiate nell'accesso all'abitazione, compresi quelli previsti nella linea di intervento "Rigenerazione urbana e Housing sociale" del PNRR e del FC;
- **attuazione della linea di intervento "Strategia nazionale per le aree interne" del PNRR e del FC**;
- **piena utilizzazione dei fondi previsti per la salvaguardia della laguna di Venezia** e per l'aggiornamento di studi, progettazioni, sperimentazioni e opere per il riequilibrio idrogeologico della laguna;
- **monitoraggio dell'utilizzo delle risorse del Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, per le annualità 2021–2023.**



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Priorità politica 3 – Aumento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti

Aree di intervento:

- **predisposizione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**, anche tenendo conto delle conseguenze sul sistema trasportistico e sul sistema economico della crisi da Covid-19, finalizzato al potenziamento della filiera logistica come sistema strategico del Paese fondato sull'intermodalità e lo sviluppo del trasporto di merci su ferro e per nave, alla transizione ecologica e alla trasformazione in senso green delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto;
- **miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei** attraverso: l'attuazione della linea di intervento "Digitalizzazione aeroporti e sistemi logistici" del PNRR e del FC; l'accompagnamento alla ripresa del sistema aeroportuale nazionale dopo la crisi da Covid-19; l'elaborazione di una nuova strategia per l'utilizzo degli aeroporti minori; l'integrazione tra trasporto aereo e trasporto ferroviario, in grado di contribuire anche alla riduzione degli impatti ambientali, e la revisione del Piano nazionale degli aeroporti; la spinta al rinnovo delle flotte con l'acquisto/sostituzione di aeromobili di nuova generazione, meno inquinanti sia per emissioni nocive (CO₂) sia per il rumore;
- **potenziamento del trasporto ferroviario**, anche ai fini della sostenibilità ambientale e sociale, con l'adozione di misure propulsive, quali: l'attuazione della linea di intervento "Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese", "Turismo e cultura 4.0" e "Investimenti nella filiera dell'idrogeno" del PNRR e del FC; la valorizzazione e la riqualificazione del patrimonio infrastrutturale esistente; la realizzazione delle tratte ad alta velocità già programmate per completare i sistemi infrastrutturali relativi alle grandi reti di trasporto transeuropee e degli interventi necessari per colmare i principali gap infrastrutturali esistenti nelle varie aree del Paese, consentendo a ogni cittadino e alle merci un agevole accesso alle infrastrutture e ai servizi di trasporto veloce; la riqualificazione delle stazioni, per migliorare l'accessibilità alla rete ferroviaria;
- **potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale**, dando priorità: all'attuazione della linea di intervento "Progetto integrato porti d'Italia" del PNRR e del FC; alle connessioni di rete corta, interconnettendo le aree logistiche territoriali con i sistemi portuali e completando le infrastrutture di ultimo miglio (strade, ferrovie, etc.) per valorizzare anche le zone franche, le Zone economiche speciali (ZES) e le Zone logistiche semplificate (ZLS); alle connessioni di rete lunga, interconnettendo a livello funzionale e infrastrutturale i sistemi portuali nazionali con le tre grandi direttrici delle reti TEN/T, dell'area euroasiatica BRI e dell'area MED; ai nodi portuali, completando gli interventi portuali e fronte mare, attrezzando i porti per le vocazioni industriali, commerciali e turistiche di pertinenza; alla sostenibilità ambientale ed energetica dei sistemi portuali, con attenzione alla riconversione dei siti dismessi; alla smaterializzazione e digitalizzazione delle procedure logistico-portuali; all'impiego dei fondi previsti per il *trasporto marittimo* conforme alla normativa IMO e per le *infrastrutture elettriche nei porti* per ridurre l'uso di combustibili fossili delle navi; all'adozione del regolamento sulle concessioni in area portuale, alla semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica portuale, alla semplificazione delle



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

procedure autorizzative per l'elettrificazione delle banchine (cold ironing); alla realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) per garantire connessioni adeguate, in grado di ridurre le esternalità negative e i tempi di permanenza delle merci in porto, e favorire lo *switch* intermodale da gomma a ferro nel trasporto merci;

- **miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile** attraverso: l'attuazione delle linee di intervento "Trasporti locali sostenibili, sostegno alla filiera industriale", "Investimenti nella filiera dell'idrogeno", "Digitalizzazione della PA" del PNRR e del FC; interventi a sostegno del settore, in seguito agli eventi negativi derivanti dall'emergenza pandemica, per compensare i minori ricavi da traffico e l'erogazione di servizi aggiuntivi; il tempestivo impiego dei fondi per il *trasporto pubblico ferroviario* e per il *trasporto pubblico locale stradale e marittimo* che rispetta le soglie di emissione stabilite dalle disposizioni europee, nonché per il *rinnovo del parco del trasporto pubblico locale stradale* nel rispetto della Direttive UE; 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 di stabilire standard minimi di efficienza e di qualità su base nazionale; procedere alla 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 settore all'osservatorio sul TPL; 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; 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; 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.

Priorità politica 4 – Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero e avvio di una gestione sostenibile delle sue strutture

Aree di intervento:

- **valorizzazione professionale e delle competenze delle risorse umane**, attraverso la formazione continua;
- **rafforzamento dell'organizzazione** anche attraverso l'acquisizione di nuove risorse umane;
- **miglioramento del clima organizzativo e della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro** anche grazie alla stabilizzazione di forme di lavoro agile;
- **superamento delle disuguaglianze di genere all'interno del Ministero**, anche alla luce delle recenti norme per le nuove assunzioni;
- **orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero**;



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

- **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;
- **potenziamento del Sistema di controllo di gestione e di monitoraggio della performance**, in relazione alle necessità informative del Ministero e rafforzamento del ciclo di gestione della performance, secondo le Linee guida del Dipartimento della funzione pubblica e con il coinvolgimento dei destinatari finali dei servizi del Ministero;
- **rafforzamento della cultura della prevenzione della corruzione e della trasparenza** attraverso l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza;

Enrico Giovannini

DM N. 253 DEL 15 GIUGNO 2021