

realizzazione di opere solo formalmente coerenti con una razionale attività di programmazione e, sovente, non giustificate al di fuori di un contesto nazionale se non addirittura locale;

- migliorare la professionalità e l'efficienza delle stazioni appaltanti, assicurando gare più semplici e trasparenti, un sistema di controlli più incisivo e un maggiore coordinamento tra i diversi attori istituzionali, centrali, regionali e settoriali;
- rendere più efficiente l'utilizzo dei fondi pubblici, con un miglior rapporto qualità-costi, promuovendo maggiore semplificazione, maggiore flessibilità e correttezza delle procedure;
- creare un mercato degli appalti aperto su scala europea, assicurando parità di accesso a condizioni eque, non discriminatorie a tutte le imprese europee dell'Unione, in particolare alle PMI;
- promuovere l'uso strategico degli appalti, per favorire l'innovazione, l'uso più efficace e responsabile delle risorse naturali, la tutela ambientale e la responsabilità sociale;
- promuovere la lotta alla corruzione, rendendo le procedure più trasparenti, più semplici, riducendo le zone grigie e le incertezze normative.

Gli strumenti creati per il perseguimento degli obiettivi previsti sono stati principalmente:

- una regolazione immediatamente applicativa, in quanto non si rinvia ad un regolamento attuativo ma a linee guida di carattere generale, che, quale strumento di soft law, servono ad assicurare la trasparenza, l'omogeneità e la speditezza delle procedure ed il cui aggiornamento sarà costante, celere, coerente con le innovazioni del mercato;
- il superamento dello studio di fattibilità e del progetto preliminare previsti dal precedente codice e l'individuazione del primo livello progettuale nel progetto di fattibilità;
- informatizzazione delle procedure e introduzione di strumenti elettronici specifici, quali quelli di modellazione elettronica (BIM) per promuovere la qualità della progettazione, perché migliori progetti vuole dire minori costi per varianti e tempi di realizzazione delle opere più certe;
- l'introduzione di un rito speciale in camera di consiglio che consente l'immediata risoluzione del contenzioso relativo all'impugnazione dei provvedimenti di esclusione dalla gara o di ammissione alla gara per carenza dei requisiti di partecipazione;
- rafforzamento e potenziamento del ruolo dell'ANAC, nel quadro delle sue funzioni di vigilanza, di promozione e sostegno delle migliori pratiche e di facilitazione allo scambio di informazioni tra le stazioni appaltanti.

Si tratta, dunque, di una riforma molto articolata che potrà consentire al nostro Paese di ricevere un forte impulso al recupero del gap infrastrutturale e del deficit legato sia alla regolazione che alla programmazione, all'interno di un processo lungo e difficile riguardante anche la formazione degli operatori e le prassi amministrative.

Project Review

La Project Review è lo strumento idoneo a valutare e rivedere i progetti sovradimensionati ma non ancora realizzati, anche se già inclusi nelle precedenti programmazioni. L'impiego di tale strumento è previsto dal Nuovo Codice Appalti ai fini della riprogrammazione delle risorse per le infrastrutture prioritarie (art. 202). L'attività di *project review*, finanziata a valere sull'istituendo *Fondo per la progettazione di fattibilità e la project review delle infrastrutture di preminente interesse nazionale* (art. 202, comma 1, lettera a)), concorrerà alla revisione dei progetti infrastrutturali non ancora avviati per verificare la possibile ridefinizione delle fasi realizzative e delle caratteristiche funzionali, oltre che all'individuazione di eventuali finanziamenti da revocare tra quelli i cui stanziamenti sono iscritti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e destinati alle opere di preminente interesse nazionale previsti dalla Legge Obiettivo.

Il progetto di fattibilità (Artt. 23, 202)

Al fine di migliorare la qualità complessiva del processo di pianificazione, programmazione, progettazione e realizzazione delle opere, il Nuovo Codice Appalti valorizza il ruolo del progetto di fattibilità tecnica ed economica delle opere, come un adempimento indispensabile per l'ammissione a finanziamento delle opere da eseguire. È finalizzato a verificare se sussistano le condizioni tecnico-economiche, ambientali e territoriali per realizzare un'infrastruttura e individuare, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire anche nelle fasi successive della progettazione (art. 23, comma 5). Al fine di assicurare la realizzazione di progetti di qualità, il Nuovo Codice Appalti introduce un apposito *Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture prioritarie e la project review delle opere già finanziate* (art. 202, comma 1, lettera a).

Il dibattito pubblico per le infrastrutture

È introdotto, sulla base del criterio di delega, l'istituto del dibattito pubblico, prevedendo che le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori pubblichino nel proprio profilo del committente i progetti di fattibilità relativi ai grandi progetti infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulla città o sull'assetto del territorio, nonché degli esiti della consultazione pubblica, comprensiva dei resoconti degli incontri e dei dibattiti con i soggetti portatori di interesse. La disciplina prevede la convocazione di una conferenza, a cui sono invitate le amministrazioni interessate e altri portatori di interesse, compresi i comitati dei cittadini. Il dibattito, che deve concludersi entro 4 mesi, è effettuato sul progetto di fattibilità, proprio per dar modo all'ente proponente di ascoltare e ricevere informazioni e suggerimenti su tutti gli aspetti del progetto, aggiungere maggiore chiarezza e nuovi spunti. Tale procedimento è obbligatorio per le grandi opere infrastrutturali, lasciando però ad un decreto del Ministro delle infrastrutture l'individuazione delle tipologie di opere e delle soglie dimensionali per la sua attivazione.

Il Fondo per la realizzazione delle infrastrutture prioritarie (Art. 202)

Il Nuovo Codice Appalti prevede, accanto al sopra descritto Fondo per la progettazione di fattibilità e la project review, l'istituzione nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un *Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture prioritarie* (art. 202, comma 1, lettera b)). Tale fondo assicura la riallocazione delle risorse riprogrammate a seguito dell'attività di *project review* su opere considerate prioritarie per il Paese.

In sede di prima assegnazione delle risorse, sono conservati gli impegni già assunti e le assegnazioni effettuate con delibera CIPE, fatta salva la possibilità di riprogrammazione e di revoca secondo le modalità e le procedure stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Con tale decreto, sono, altresì, definite le modalità di ammissione al finanziamento della progettazione di fattibilità e di assegnazione delle risorse dei fondi e di riprogrammazione delle stesse a seguito di rinuncia, revoca e rideterminazione a seguito delle attività di project review, sulla base dei criteri definiti nel Documento Pluriennale di Pianificazione.

II.2 INTEGRAZIONE MODALE E INTERMODALITÀ

Il riequilibrio modale a favore di modalità di trasporto sostenibili e la riduzione delle quote modali di mobilità su gomma verrà perseguito mediante l'incentivazione di misure ad hoc mirate all'incremento dell'offerta e della qualità dei servizi. Coerentemente con gli indirizzi europei in materia, si prediligeranno le modalità ferroviaria e marittima per quanto riguarda i traffici su scala nazionale ed internazionale.

Nel primo caso la strategia si esplicherà nella **“cura del ferro”**, che prevede lo sviluppo della rete nazionale in termini di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura, anche in ottica di integrazione **con il network europeo** in coerenza con il disegno comunitario di creazione di un unico network ferroviario, e capace di interagire, in termini di programmazione dei servizi oltre che degli investimenti, con le altre infrastrutture di trasporto in una logica di rete multimodale con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità complessiva del sistema di trasporto nazionale ed offrire una struttura di reti e servizi integrati.

Nel caso del trasporto marittimo, la strategia denominata **“cura dell'acqua”** avrà come quadro di riferimento il Piano Strategico della Portualità e della Logistica ed i decreti attuativi che da esso discendono.

Anche per il trasporto aereo l'elaborazione di una strategia nazionale è ad un punto avanzato, come testimoniato dalla recente approvazione del Piano Strategico degli Aeroporti, in coerenza con la strategia del **Cielo Unico Europeo**.

II.2.1 Linee di azione

1. Accessibilità ai nodi e interconnessione tra le reti

- Migliorare l'accessibilità ai nodi della rete, in particolare ai porti e aeroporti della rete core, investendo su collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio.

2. Riequilibrio della domanda verso modalità di trasporto sostenibili

- Incoraggiare la concorrenza sul mercato interno del trasporto ferroviario di passeggeri, garantendo che questo avvenga attraverso procedure trasparenti obbligatorie.
- Incentivare il trasferimento modale dalla gomma al ferro per il trasporto delle merci.
- Aumentare la competitività degli scali portuali migliorandone l'accessibilità lato terra e lato mare.

3. Promozione dell'intermodalità

- Incentivare il trasporto ferroviario intermodale.
- Migliorare la catena intermodale nei porti.
- Garantire la piena interoperabilità tra sistemi informativi e tecnologici nei porti e lungo la catena logistica.

- Favorire l'uso degli ITS per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, secondo piattaforme aperte ed interoperabili.
- Creare un quadro adeguato per consentire la tracciabilità delle merci in tempo reale e garantire la responsabilità intermodale, favorendo il trasporto ferroviario, marittimo e fluviale.

II.2.2 Attività realizzate e in corso

1. ACCESSIBILITÀ AI NODI E INTERCONNESSIONE TRA LE RETI

Collegamenti intermodali

Quanto alla programmazione ferroviaria (Contratto di Programma RFI 2012-2016) sono previsti interventi di potenziamento delle connessioni con i porti sui corridoi TEN-T, con particolare riferimento ai porti di Trieste, Genova, Livorno, La Spezia, Ancona e Taranto, nonché con i terminal intermodali di Milano-smistamento, Interporto di Guasticce (LI), Bari Lamasinata, Gronda Merci Sud Milano, Scalo merci di Modena Marzaglia, il passante merci nel nodo di Novara, il potenziamento dell'itinerario merci Tarvisio-Villa Opicina con la sistemazione del nodo di Udine.

Quanto ai collegamenti ai nodi aeroportuali si evidenziano quelli programmati per gli aeroporti di Bergamo, Verona, Venezia, Catania-Fontanarossa, nuovo Terminal nord aeroporto di Fiumicino, nonché le opere di ottimizzazione dell'accessibilità a Milano Malpensa.

Le Aree Logistiche Integrate

L'Accordo di Partenariato sottoscritto dall'Italia con la Commissione Europea prevede, per il Sud Italia, l'istituzione di Aree Logistiche Integrate (ALI). Tali aree costituiranno, nelle Regioni meno sviluppate, il modello attraverso cui opereranno i Programmi Operativi FESR 2014-2020 per la programmazione infrastrutturale. Tali Aree, la cui attivazione è attualmente all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono contemplate anche nella strategia per il Sistema Mare, identificata nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, laddove si prevede che, al fine di evitare sovrapposizioni e di snellire i procedimenti programmatici ed attuativi degli interventi infrastrutturali nei porti delle regioni interessate dai fondi FESR, tali interventi dovranno essere coordinati dalle istituende Autorità di Sistema Portuale e maturati nell'ambito delle ALI, secondo una logica integrata.

2. RIEQUILIBRARE LA DOMANDA VERSO MODALITÀ DI TRASPORTO PIÙ SOSTENIBILI

Il potenziamento della rete ferroviaria nazionale

Nel Contratto di Programma RFI sono previsti interventi di *upgrading* per il superamento dei "colli di bottiglia" nelle aree metropolitane (con specifico riferimento ai Nodi di Milano, Venezia, Firenze e Roma), nonché per l'attuazione dei "Piani Stazioni" oltre agli interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane.

Analoghi finalità hanno gli interventi previsti sui corridoi merci, con specifico riferimento al Corridoio Reno-Alpi (Chiasso-Milano e Luino-Milano/Novara), Scandinavia - Mediterraneo (Milano-Bologna-Firenze; La Spezia-Pisa; Livorno-Roma-Napoli); Mediterraneo e Baltico Adriatico (Torino-Trieste/Tarvisio/Ancona - Milano-Bologna e Firenze-Livorno), nonché le opere di infrastrutturazione dei porti di Trieste e Genova e dei terminali intermodali di Milano smistamento e Bari Lamasinata.

Sui corridoi viaggiatori si segnalano gli interventi di velocizzazione delle Milano-Venezia e

Venezia-Trieste nonché di *upgrading* e potenziamento tecnologico sulla direttrice Napoli-Bari-Taranto/Lecce, sulla Salerno-Reggio Calabria, sulla Palermo-Messina/Catania e Messina-Catania-Siracusa.

Politiche per il rilancio dell'intermodalità ferroviaria

È stato intrapreso un percorso di scelte strategiche di pianificazione e governance che ambiscono a superare un disegno del sistema di trasporto merci e logistico nazionale spesso caratterizzato da un approccio frastagliato, localistico, privo di una visione nazionale ed europea, non al passo con le esigenze di efficienza e competitività richieste dal mercato. In quest'ottica, il trasporto ferroviario delle merci, in primis quello intermodale, è parte importante del sistema di trasporto merci e logistica nazionale, ed in quanto tale elemento presente in numerose e complesse istanze pianificatorie.

La consapevolezza di fondo è che solo un approccio di integrazione tra le diverse modalità di trasporto – la *co modalit *, per usare una espressione entrata ormai nella consuetudine del linguaggio degli organismi comunitari – pu  consentire di superare un approccio di politica dei trasporti a canne d'organo, che sinora ha privilegiato interventi settoriali in assenza di una visione integrata delle infrastrutture e dei servizi, che vanno invece letti secondo l'angolo visuale della clientela finale, vale a dire del sistema industriale e manifatturiero italiano, che dalla logistica deve ottenere un apporto di maggiore competitivit  per consolidarsi sui mercati.

La Struttura Tecnica di Missione ha predisposto nel Gennaio 2016 un *discussion paper* sulle prospettive di rilancio del trasporto ferroviario merci, al fine di stimolare un confronto costruttivo e avviare una fase di ascolto e condivisione con gli *stakeholders*, finalizzata alla definizione di linee guida di indirizzo strategico delle politiche di intervento sull'intermodalit  terrestre, in una visione sistemica che intervenga su tre cardini – infrastrutture, regole, incentivi – con l'obiettivo di rilanciare e incrementare i traffici ferroviari, creando un hardware trasportistico efficiente, efficace e sostenibile a supporto del sistema logistico e industriale nazionale, in connessione con le reti di trasporto europee.

A valle della riunione partenariale di consultazione, tenutasi il 2 febbraio 2016 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono giunte alla Struttura Tecnica di Missione numerose osservazioni e proposte integrative. Di concerto con il Gabinetto del Ministro e con le Direzioni Ministeriali competenti, si sono quindi istituiti cinque tavoli di lavoro, focalizzati sulle seguenti tematiche:

- iniziative per il miglioramento delle connessioni di ultimo miglio al trasporto ferroviario;
- semplificazione normativa;
- incentivazione del trasporto ferroviario delle merci;
- interventi sul sistema interportuale nazionale;
- infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci;

Si prevede di lanciare congiuntamente le attivit  di lavoro il 29 aprile prossimo. La Struttura Tecnica di Missione parteciper  ai tavoli di lavoro e sta gi  provvedendo alla trasformazione del *discussion paper* in un documento di linee di indirizzo strategico sul trasporto ferroviario delle merci, che naturalmente recepir  anche le attivit  dei tavoli di lavoro.

3. PROMUOVERE L'INTERMODALIT 

Ferrobonus e Marebonus

La legge di Stabilit  2016 che ha previsto l'attivazione di specifici interventi di riequilibrio modale denominati "Marebonus" e "Ferrobonus".

L'art. 1, comma 647 della legge di stabilit  2016 ha previsto lo stanziamento di risorse statali a favore delle imprese che utilizzano le autostrade del mare, con origine in porti italiani e destinazione nei porti del territorio nazionale o degli Stati membri dell'Unione

Europea o dello Spazio economico europeo.

Al fine di raggiungere detti obiettivi, l'art. 1, c. 647 della legge 208/2015 autorizza il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "a **concedere contributi per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi sulle rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli altri Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.** A tal fine è autorizzata la spesa annua di 45,4 milioni di euro per l'anno 2016, di 44,1 milioni di euro per l'anno 2017 e di 48,7 milioni di euro per l'anno 2018". L'introduzione di questa misura riflette l'obiettivo dichiarato di rilanciare il Sistema Mare e l'intero asset logistico nazionale, in linea con gli indirizzi consolidati di politica europea dei trasporti.

Inoltre l'art. 1, comma 648 della legge di stabilità 2016 ha previsto lo stanziamento di risorse statali a favore delle imprese che utilizzano la ferrovia per il trasporto combinato di merci, con origine e destinazione nei nodi logistici del territorio nazionale o degli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo.

Ai sensi dell'art. 1, c. 648 L. 208/2015, "il Ministero è autorizzato a **concedere contributi per i servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia.** A tal fine è autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018".

Lo Sportello Unico Doganale e dei controlli nei porti

Con lo Schema di D.lgs approvato dal Consiglio dei Ministri il 20 gennaio 2016 (art. 18), si è istituito lo Sportello Unico per i Controlli, cui sono attribuiti sono tutti i controlli relativi agli adempimenti connessi all'entrata e uscita delle merci nel o dal territorio nazionale. Il coordinamento si applica, oltre che sui procedimenti derivanti dall'applicazione delle norme unionali già previsti dal predetto sportello unico doganale, anche su quelli disposti da altre Amministrazioni o organi dello Stato. Tale innovazione consentirà di realizzare un maggior coordinamento per tutti gli oltre 130 procedimenti amministrativi che attengono a controlli e autorizzazioni sull'intero ciclo merci.

Fast-corridore sdoganamento in mare

Sono stati avviati numerosi progetti – afferenti ai programmi di investimento TEN-T, CEF e 7°FP, HORIZON 2020 – orientati a individuare nuove procedure a sostegno della digitalizzazione della *supply chain*. In questo ambito si collocano le semplificazioni rese operative a livello nazionale (Sdoganamento in mare, Fast corridor, e-manifest, Sportello unico doganale) che rappresentano gli indirizzi evolutivi nel quadro normativo doganale dell'UE.

Le semplificazioni introdotte con la procedura dei "fast corridor" consentono l'immediato inoltro delle merci al luogo ritenuto più conveniente dal proprietario delle stesse per l'effettuazione dello sdoganamento, sostituendo al "monitoraggio documentale" il dialogo telematico tra gli attori che intervengono nella catena logistica e rafforzando i controlli con il "monitoraggio fisico" delle merci. Le aziende importatrici beneficiano così sia di una drastica riduzione dei tempi di sdoganamento sia di una completa tracciabilità delle merci in arrivo, che consente loro di ottimizzare il ciclo aziendale integrando gli adempimenti doganali con le proprie procedure logistiche.

La tracciabilità delle merci lungo tutto il percorso produce inoltre sostanziali riduzioni dei costi di gestione collegati al controllo della regolarità dell'operazione in capo all'amministrazione doganale e agli altri organi di controllo.

Grazie alla completa digitalizzazione dei cargo manifest, raggiunta da diversi anni, e avvalendosi del sistema di monitoraggio della piattaforma del traffico navale, è stato attuato in collaborazione con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, lo

sdoganamento in mare (preclearing). Il ricorso al pre-clearing agevola di molto la velocizzazione dei traffici commerciali consentendo che le dichiarazioni di importazione possano essere trasmesse mentre le merci sono ancora in viaggio verso i porti nazionali a bordo di navi provenienti dall'estero, in modo che la dogana possa anticipare l'analisi dei rischi e svincolare, prima dell'arrivo, le merci per le quali non è richiesto un controllo.

L'impiego di queste soluzioni consente di rilanciare la competitività del sistema logistico nazionale mediante l'integrazione delle piattaforme logistiche attraverso un'"infrastruttura immateriale", beneficiando di una rete virtuale nazionale per l'individuazione e la rimozione dei "nodi" di inefficienza nella movimentazione multimodale delle merci.

Dal 2 febbraio 2014 ad oggi oltre 3.5000 navi hanno utilizzato la procedura di sdoganamento in mare e oltre 1.600 container, di seguito i principali risultati operati:

- 5 corridoi su gomma con destinazione magazzini di Ikea in Piacenza e origine Porto di Genova (2 corridoi), Voltri (1 corridoio), Porto La Spezia (2 corridoi) per un totale di 272 container movimentati;
- 2 corridoi su gomma con origine porto di Livorno e destinazione l'interporto di Livorno per un totale di 197 container movimentati dal 15/10/2015;
- 1 corridoio su gomma origine Porto di Ravenna e destinazione Interporto di Bologna per un totale di 29 container movimentati;
- 1 corridoio via ferro Porto La Spezia - Melzo, attivo dal 26 Giugno 2015 che con 56 viaggi/treno ha movimentato 334 container;
- 3 Corridoi via ferro Porto di Genova (Voltri) - Rivalta Scrivia con 791 container movimentati;
- 2 corridoi intermodali con destinazione Piacenza e origine Porto di Genova e di La Spezia con nodi intermodali Rivalta e Melzo. Il 15/03/2016 è stato attivato il corridoio La Spezia- Piacenza.

II.3 VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO INFRASTRUTTURALE ESISTENTE

Accanto ai temi dello sviluppo della rete e della qualità dell'offerta di trasporto, rimangono prioritari gli obiettivi di **sicurezza, qualità ed efficientamento delle infrastrutture assicurando continuità ai programmi manutentivi del patrimonio infrastrutturale esistente.**

Per quanto riguarda, in particolare, le connessioni stradali, si avvierà una significativa azione programmatica di manutenzione e messa in sicurezza - limitando l'aumento della capacità delle infrastrutture solo laddove queste siano in congestione da traffico o comunque non garantiscano un livello di connessione e di servizio adeguato. Al contempo, si promuoverà con misure ad hoc l'utilizzo di tecnologie e sistemi innovativi (Sistemi di Trasporto Intelligenti - ITS) per ottenere in tempi brevi e a costi contenuti, incrementi di capacità, velocizzazione di collegamenti esistenti, e maggiore sicurezza sulle reti di trasporto.

II.3.1 Linee di azione

1. Programmazione degli interventi di manutenzione delle Infrastrutture esistenti

- Acquisizione di dati e monitoraggio delle infrastrutture esistenti.

- Implementazione di strumenti di pianificazione, programmazione e gestione della manutenzione.
- Manutenzione dell'infrastruttura stradale esistente.
- Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria esistente.
- Manutenzione nei nodi del sistema di trasporto nazionale (porti, aeroporti).

2. Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle Infrastrutture

- Miglioramento ed omogeneizzazione dei livelli di servizio dell'infrastruttura in coerenza con le prestazioni funzionali degli itinerari e delle reti;
- Garantire la continuità dei servizi ferroviari e stradali, riducendo strozzature e colli di bottiglia;
- Promuovere ed applicare misure volte ad assicurare la sicurezza stradale.

3. Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture

- Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti.
- Iniziative per la *digital transformation* delle infrastrutture.

4. Incentivi allo sviluppo di Sistemi di Trasporto Intelligenti

- Promuovere ed applicare tecnologie intelligenti per la sicurezza stradale (sistemi di assistenza alla guida, limitatori di velocità, interfacce veicolo-infrastruttura, etc.).
- Migliorare la gestione del traffico per un uso migliore dell'infrastruttura esistente attraverso l'utilizzo di sistemi integrati e interoperabili di informazione e gestione dei trasporti.
- Promuovere ed implementare sistemi tecnologici per il monitoraggio del traffico navale (es. SafeSeaNet) e fluviale (RIS - River Information System).
- Garantire la sicurezza del trasporto merci su tutte le modalità attraverso l'impiego di tecnologie per la tracciatura delle merci.

5. Efficienza del trasporto aereo

- Contribuire alla realizzazione del Cielo Unico Europeo e rendere pienamente operativo il Sistema di gestione del traffico aereo (SESAR).
- Razionalizzare il sistema aeroportuale nazionale sulla base della capacità e dei volumi di traffico.

II.3.2 Attività realizzate e in corso

1. PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI DI MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

La manutenzione della rete stradale ANAS

Il nuovo contratto di programma ANAS (2016-2020) punta a migliorare il livello di servizio alla rete stradale di competenza nazionale attraverso interventi di manutenzione straordinaria diffusi capillarmente sulla rete, che si accompagnano al programma nuove opere per il completamento degli itinerari di interesse europeo e nazionale.

In tale quadro, il nuovo Contratto di programma passa da una logica di elencazione degli interventi ad un insieme coordinato di opere finalizzate prioritariamente alla messa in sicurezza e alla valorizzazione del demanio stradale attraverso programmi mirati di manutenzione straordinaria della rete esistente. Nell'ultimo aggiornamento del Contratto di Programma, rispetto al 2015, è stato previsto un incremento di € 1.100 milioni per interventi di manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale esistente.

In accordo con le direttive impartite dal Ministero attraverso apposite schede di valutazione nonché con le linee guida contenute nel documento di programmazione pluriennale, le opere selezionate sono oggetto di verifiche, attraverso un'analisi che tiene conto dei dati di incidentalità, delle previsioni di traffico nello scenario di riferimento tendenziale e della redditività dell'intervento (rapporto costi/benefici). Ciò al fine di pervenire all'individuazione di indicatori trasportistici e di stabilire un ordine di priorità degli interventi, in coerenza con le previsioni più generali.

Al fine di perseguire tali obiettivi, la legge di stabilità 2016 ha profondamente innovato il sistema di finanziamento del Contratto di programma, che accorpa in un insieme unico una pluralità di interventi e di fonti finanziarie, consentendo, attraverso una disamina dell'attuazione periodica delle opere, una rimodulazione immediata dello strumento, passando da una impostazione su base annuale ad una programmazione finanziaria su base quinquennale.

Il Regolamento per la semplificazione delle procedure per escavi e dragaggi nei porti

La normativa sugli escavi e sui dragaggi è stata fortemente semplificata attraverso le nuove disposizioni, coordinate dal MATTM, e contenute nel Collegato Ambiente licenziato dalle Camere lo scorso dicembre.

Ci sono due provvedimenti (in fora di Regolamento congiunto MIT/MATTM) in fase di predisposizione:

- Regolamento ex art. 109 del DI 152/2006 per il quale il passaggio partenariale con ISPRA e con tutti gli stakeholder è quasi concluso.
- Regolamento ex art. 5 bis della legge 84/94 che è più avanti e per il quale si è in fase finale dell'iter approvativo.

Potenziamento e velocizzazione della rete ferroviaria RFI

Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma RFI: oltre il 74,2% degli investimenti è per potenziamento e velocizzazione delle infrastrutture esistenti; € 487 mln per interventi di upgrading; € 1,2 mld per la sicurezza ferroviaria.

2. MIGLIORARE I LIVELLI DI SERVIZIO E LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE

Investimenti per il superamento dei colli di bottiglia della rete RFI

Nel Contratto di Programma RFI sono previsti interventi per il superamento dei colli di bottiglia nelle aree metropolitane (con specifico riferimento ai Nodi di Milano, Venezia, Firenze e Roma), lungo i corridoi viaggiatori e lungo i corridoi merci.

Analoghi finalità hanno gli interventi previsti sui corridoi merci, con specifico riferimento al Corridoio Reno-Alpi, Scandinavo-Mediterraneo e Baltico Adriatico.

Sui corridoi viaggiatori si segnalano gli interventi di velocizzazione Milano-Venezia e Venezia-Trieste nonché di upgrading tecnologico sulla Napoli-Bari-Taranto-Lecce, sulla

Salerno-Reggio Calabria, sulla Palermo-Messina-Catania e Messina-Catania-Siracusa.

3. EFFICIENTAMENTO E POTENZIAMENTO TECNOLOGICO DELLE INFRASTRUTTURE

Digital transformation delle infrastrutture

L'iniziativa nasce dal presupposto che la valorizzazione delle strade attraverso l'utilizzo delle **tecnologie digitali** rappresenti un'incredibile opportunità, sia per i costi degli interventi di *upgrading* e digitalizzazione, marginalmente bassi rispetto ai costi globali dell'infrastruttura, sia per il contributo che la *digital transformation* può offrire in termini di **miglioramento dei processi di progettazione, realizzazione e gestione dell'opera nel tempo**.

Il progetto, promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e attualmente in fase di *start-up* per la modalità stradale (*Smart Road*), ha l'obiettivo di avviare e guidare la nuova stagione della trasformazione digitale delle infrastrutture e della mobilità e individuare **standard nazionali di riferimento**, attraverso un **percorso condiviso con i principali stakeholder del settore e i soggetti concessionari di servizi dello Stato**.

Sistemi tecnologici per il controllo del traffico ferroviario

Una parallela attuazione di differenti investimenti tecnologici (Corridoi interoperabili, Alta densità, Alta velocità) va attuata attraverso una efficace strategia di committenza particolarmente nelle aree a maggiore complessità quali i Nodi Urbani nei quali si concentrano applicazioni differenziate, dalla gestione del passaggio treni Alta Velocità da una tratta AV ad un'altra con la eliminazione delle transizioni SCMT-ECTS alla gestione delle linee di passaggio di treni merci o passeggeri interoperabili nel medesimo corridoio o fra differenti corridoi interoperabili, dalla gestione ERTMS di grossi scali merci con treni interoperabili alla gestione di linee con sezioni e funzionalità ERTMS per l'Alta densità di treni pendolari.

4. EFFICIENZA DEL TRASPORTO AEREO

Il Piano Nazionale degli Aeroporti

Il Piano nazionale aeroporti mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione dell spesa.

Le **diretrici su cui fondare lo sviluppo integrato del settore aeroportuale** e il suo risanamento economico-finanziario sono così individuate:

- **creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva**, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi ad intercettare la domanda di traffico;
- **superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali** nell'ambito dello stesso territorio, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali;
- **incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali** per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi; al riguardo sarà attivato a breve un confronto con il MEF per dare attuazione agli indirizzi contenuti nel Piano e nella normativa nazionale ed europea;
- **promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto;**
- **focalizzazione efficace degli investimenti** sia in termini di capacità aeroportuale che di

accessibilità agli aeroporti;

- razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi;
- realizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale.

Nell'ambito di tali direttrici il Piano ha individuato, in relazione ai bacini territoriali di riferimento, gli aeroporti di interesse nazionale (n. 38) e tra questi quelli che rivestono particolare rilevanza strategica (n. 12). I contenuti del Piano in ordine all'individuazione di detti aeroporti sono stati poi sanciti normativamente dal DPR 17 settembre 2015, n. 201, a seguito dell'intesa in sede di Conferenza permanente Stato- Regioni- Province autonome.

II.4 SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE

Gli obiettivi individuati saranno perseguiti, nelle città, attraverso l'implementazione di **progetti integrati di mobilità urbana sostenibile** che, ad iniziare dalle città metropolitane, prevedano interventi in continuità con i grandi investimenti avviati negli ultimi anni su infrastrutture e sistemi di trasporto rapido di massa.

Si promuoverà una visione unitaria e sistemica dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, anche in coerenza con gli indirizzi europei, orientata alla promozione dell'intermodalità, allo sviluppo di sistemi di controllo e informazione, all'incoraggiamento della mobilità ciclo-pedonale e della *sharing mobility*, alla riduzione della domanda di uso dell'auto individuale. Infine sono previste azioni specifiche sulle **politiche abitative che rappresentano una priorità nazionale per realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile ed una irrinunciabile coesione sociale**.

II.4.1 Linee di azione

1. Cura del ferro nelle aree urbane e metropolitane

- Investire in interventi per il miglioramento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane.
- Integrazione tra reti ferroviarie, metropolitane, autostazioni, terminal bus e parcheggi di interscambio.

2. Accessibilità alle aree urbane e metropolitane

- Migliorare l'accessibilità alle grandi aree urbane e metropolitane, incentivando l'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili.
- Favorire la coesione sociale nelle grandi aree urbane attraverso piani di sviluppo urbano integrato.

3. Qualità ed efficienza del Trasporto Pubblico Locale

- Migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di Trasporto Pubblico Locale, attraverso la pianificazione di bacino, lo sviluppo delle gare anche per lotti,

la definizione di costi standard e la promozione di sistemi intelligenti interoperabili.

- Promuovere il rinnovo del parco mezzi per il trasporto pubblico locale con modalità innovative di acquisto centralizzato attraverso società specializzate.
- Incentivare l'uso del TPL anche attraverso agevolazioni fiscali.

4. Sostenibilità del trasporto urbano

- Incentivare la mobilità ciclopedonale nelle aree urbane ed extraurbane.
- Promuovere misure per la sostenibilità ambientale e la qualità dell'aria.

5. Tecnologie per città intelligenti

- Promuovere iniziative di mobilità condivisa (car sharing, bike sharing, ...).
- Sistemi di informazioni all'utenza.
- Sistemi per la distribuzione urbana delle merci.

6. Politiche abitative nazionali

- Promuovere iniziative di rigenerazione urbana sostenibile.
- Rilanciare gli strumenti di solidarietà per sviluppare un'offerta adeguata di alloggi.

II.4.2 Attività realizzate e in corso

1. CURA DEL FERRO NELLE AREE URBANE E METROPOLITANE

Il Piano Metro per le aree metropolitane

Sono stati individuati numerosi interventi prioritari necessari al completamento di alcune infrastrutture di trasporto ferroviario urbano, sia metropolitano che tramviario. I progetti, in uno stato di realizzazione avanzato e coerenti con le strategie definite in modo unitario su scala nazionale, consentirebbero di ridurre il gap infrastrutturale rispetto alla media europea e di creare nuovi collegamenti d'interscambio che favorirebbero la sinergia tra le diverse componenti del sistema metropolitano. Il progetto richiede lo stanziamento di ingenti risorse per completare gli interventi in corso, avviare la progettazione di fattibilità di interventi di completamento delle reti metropolitane, da finanziare successivamente, sulla base dei criteri di priorità nell'ambito dei piani della mobilità urbana sostenibile.

A tal proposito è stato avviato un progetto volto ad integrare le reti esistenti su ferro con le modalità su gomma in un'ottica di creare un sistema di trasporto collettivo nelle città metropolitane. L'obiettivo del progetto è di coordinare le fasi di programmazione e progettazione delle reti su ferro nelle Aree vaste metropolitane per garantire la migliore integrazione tra reti ferroviarie di competenza RFI e di competenza regionale e reti metropolitane e tramviarie, nonché tra reti su ferro e sistemi di trasporto su gomma suburbani e interurbani.

Il Progetto sarà coordinato Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il coinvolgimento diretto di RFI e delle singole amministrazioni locali metropolitane, per individuare per ciascuna tipologia di rete gli interventi di prolungamento, connessione, integrazione atti a favorire gli interscambi e quindi l'intermodalità, nonché a riqualificare, valorizzare, specializzare le vecchie stazioni, diverse anche non più utilizzate, e, se necessario, costruirne di nuove nella logica di realizzare efficienti e funzionali nodi

intermodali. Sempre nella logica di favorire l'intermodalità oltre che un elevato livello di accessibilità, andranno realizzate moderne e vivibili autostazioni - strutture di arrivo e partenza dei mezzi su gomma del trasporto suburbano, interurbano e interregionale - in adiacenza ai più importanti nodi ferroviari, così come i grandi parcheggi per autovetture private, al fine di favorire gli spostamenti intermodali, in particolare quelli casa-studio e casa-lavoro. E ciò, d'intesa con le Amministrazioni locali obbligate dal nuovo decreto Madia circa la predisposizione dei PUMS, dovrà costituire espresso vincolo nella progettazione e realizzazione di tali infrastrutture.

2. ACCESSIBILITÀ ALLE AREE URBANE E METROPOLITANE

Contratto di Programma RFI e Piano Stazioni

Il MIT ha sottoscritto un protocollo d'intesa con RFI per *“la realizzazione di infrastrutture di supporto allo scambio modale bici treno e per la realizzazione di percorsi ciclopedonali su sedime ferroviario o misto (comunale o ferroviario) che colleghi fra loro le stazioni ferroviarie”*. Infatti, RFI, gestisce oltre 2000 stazioni di dimensioni medio/piccole e, tramite Grandi Stazioni e Cento Stazioni, altre 117 nelle principali città italiane e ha avviato diverse intese con enti locali e associazioni al fine di promuovere la mobilità ecosostenibile. Inoltre, oggetto del protocollo sono anche:

- la realizzazione di sistemi di discesa e salita con bici dalle scale dei sotto passi (non a spalla);
- le attività di noleggio e manutenzione dei mezzi;
- l'individuazione di aree *bike sharing* sui piazzali esterni ferroviari nelle località ove tale servizio sia presente.

Complessivamente sono stati stanziati € 758 mln per mobilità in aree metropolitane e Piano Stazioni e € 1,3 mld per le linee regionali, di cui 31 mln per collegamenti ferroviari con aeroporti (Contratto di Programma RFI)

3. QUALITÀ ED EFFICIENZA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

La riforma del TPL: più efficienza e qualità al servizio dei cittadini

Dopo quasi venti anni è stata avviata una riforma orientata dal principio della centralità del cittadino-utente nella programmazione, finanziamento e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. Il processo è articolato in diversi strumenti normativi, regolamentari ed amministrativi approvati, in corso di emanazione e di prossima introduzione

Sono state introdotte misure finalizzate alla **promuovere ed incentivare la concorrenza e la qualità dei servizi**. È prevista l'adozione di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri; la disponibilità di dispositivi satellitari per la individuazione del posizionamento dei mezzi; la possibilità di ricorrere al noleggio degli autobus senza conducente; la previsione nei contratti di servizio del costo dell'ammodernamento del materiale rotabile; la più puntuale definizione delle quote di copertura dei costi di produzione del servizio attraverso i ricavi tenendo conto delle peculiarità territoriali e delle città metropolitane.

Inoltre sono previste **norme per la pianificazione e il finanziamento della mobilità urbana sostenibile**, relative a sviluppi di sistemi di trasporto integrati, sviluppo della mobilità collettiva, sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, sistemi di mobilità condivisa, razionalizzazione della distribuzione delle merci in ambito urbano, sostenibilità economica ed ambientale degli interventi; sono state introdotte **norme per una più efficace lotta alla evasione tariffaria e disposizioni per una più efficace tutela dell'utenza in caso di ritardi e disservizi**.

La prossima emanazione del **decreto attuativo dei costi standard** consentirà, da un lato, di perseguire l'obiettivo di una distribuzione delle risorse **del fondo TPL orientata a premiare il fabbisogno di servizi**; dall'altro, di costruire un riferimento nazionale per gli affidamenti

attraverso gare pubbliche.

Saranno, infine, previsti incentivi per l'uso del TPL come la **detrazione fiscale della spesa per gli abbonamenti e interventi di welfare aziendale** a favore dei lavoratori e dei loro familiari per acquisto di titoli di viaggio locali e regionali.

Investimenti per il rinnovo straordinario del parco mezzi del TPL

Un aspetto centrale della riforma del trasporto pubblico locale è il progetto di un rinnovo straordinario del parco mezzi (autobus, treni, ecc.) che, attraverso la riduzione significativa dell'anzianità media per raggiungere la media europea, si pone l'obiettivo di migliorare:

- la qualità del servizio,
- migliorarne la **sostenibilità ambientale**, con particolare riferimento alle grandi aree urbane,
- promuovere la concorrenza nel settore.

Per il rinnovo del parco rotabile su gomma con un decreto in corso di emanazione sono stati ripartiti tra le regioni 350 milioni di euro per gli anni 2015 e 2016 ed altri 150 disponibili per il triennio 2017-2019. La legge di stabilità per il 2016 ha, inoltre, stanziato ulteriori 640 milioni di euro aggiuntivi per una somma complessiva pari ad un miliardo di euro.

Il progetto potrà contare, inoltre, sulle risorse già definite nell'ambito del PON METRO e su ulteriori significativi finanziamenti che saranno individuati nell'ambito del FSC e dei programmi di azione complementari, con particolare riferimento alle città metropolitane ed alle regioni del Sud.

A tal fine si sperimenteranno, per la prima volta nel nostro paese, modalità innovative di acquisto centralizzate che consentiranno una riduzione dei costi finanziari ed amministrativi, la standardizzazione dei mezzi di elevata sostenibilità ambientale ed elevato contenuto tecnologico. La costituzione di una società specializzata nel settore del materiale ferroviario regionale potrà consentire, inoltre, il coinvolgimento di significativi capitali privati per l'incremento e l'accelerazione degli investimenti necessari.

4. SOSTENIBILITÀ DEL TRASPORTO URBANO

Misure per la mobilità ciclo-pedonale

La crescita di un Paese si misura, oltretutto dal livello delle infrastrutture e della qualità dei trasporti, anche dal livello di vivibilità delle città. Per questo motivo acquista particolare importanza l'insieme delle misure dirette a migliorare la qualità della vita nelle città.

Nella legge di Stabilità 2016, infatti, sono state introdotte diverse misure di politiche di sostenibilità innovative che contribuiscono al cambiamento culturale di cui il nostro Paese ha bisogno: ciclabili, ciclovie e cammini. È previsto infatti uno stanziamento per un sistema di ciclovie turistiche nazionali, di ciclostazioni, nonché per la sicurezza della ciclabilità cittadina, rafforzando le azioni degli enti locali. Per la mobilità ciclabile sono stanziati 91 milioni: 17 per il 2016, 37 per il 2017 e 37 per il 2018. Per la progettazione e la realizzazione di itinerari turistici a piedi, i «cammini», 3 milioni, uno ogni anno, dal 2016 al 2018. La priorità nei percorsi cicloturistici sono la Venezia-Torino (Ciclovía Ven-To), la Verona-Firenze (Ciclovía del Sole), il Grande raccordo anulare delle biciclette (Grab di Roma) e la ciclovia da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovía dell'acquedotto pugliese).

5. TECNOLOGIE PER CITTÀ INTELLIGENTI

Implementare sistemi per la distribuzione urbana delle merci: iniziative smart

Le iniziative in corso per una pianificazione e progettazione smart del trasporto urbano delle merci, integrata con gli strumenti di pianificazione già in itinere per la mobilità urbana delle persone, si sintetizzano in:

- Avvio di un'attività di confronto con le aree metropolitane italiane e gli stakeholders per il follow up della sperimentazione che ha visto Torino come città pilota, con obiettivo principale quello di abbandonare un approccio classico alla tematica, basato su divieti e restrizioni, in favore di un approccio premiale abilitato anche dalle nuove tecnologie.
- Ripresa del percorso istituzionale legato a modifiche della legislazione vigente in materia per l'utilizzo esclusivo delle piazzole di carico e scarico da parte dei soli veicoli commerciali e la possibilità di sanzionare la sosta non autorizzata anche attraverso dispositivi già omologati dal Ministero.
- Avvio del processo di integrazione nei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) della pianificazione e la programmazione del trasporto urbano delle merci e della city logistics, con una visione integrata e a sistema basata anche sulla promozione delle nuove tecnologie, anche ai fini del monitoraggio e valutazione delle iniziative.

6. POLITICHE ABITATIVE NAZIONALI

Rifinanziamento Fondo nazionale legge 431/1998, art. 11 (sostegno alla locazione)

La finalità del Fondo è quella di concedere contributi in favore di inquilini in possesso di determinati requisiti per il pagamento dei canoni di locazione. Lo strumento è stato rifinanziato (dopo l'azzeramento avvenuto nel 2012) con 100 milioni di euro per il 2014 e ulteriori 100 milioni per il 2015. Le risorse 2014-2015 sono state interamente trasferite alle regioni.

Istituzione Fondo inquilini morosi incolpevoli (art. 6 comma 5 legge 124/2013)

L'articolo 6 del decreto legge n. 102/2013 (Misure di sostegno all'accesso all'abitazione e al settore immobiliare) convertito dalla legge n. 124/2013 ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Fondo destinato agli inquilini morosi incolpevoli. La disponibilità complessiva nel periodo 2014 - 2020 è di 266 milioni di euro.

Programma recupero e razionalizzazione alloggi ed immobili (Piano Casa) D.L. 47/2014

Con decreto interministeriale (MIT-MEF) del 16.03.2015 è stato approvato il programma di recupero e razionalizzazione degli immobili e degli alloggi di edilizia residenziale pubblica di cui all'articolo 4 del decreto legge 47/2014. La dotazione finanziaria del programma è di complessivi 467,69 milioni. Il Programma è articolato nelle seguenti due linee:

- interventi finalizzati a rendere prontamente disponibili gli alloggi sfitti mediante lavorazioni di manutenzione e di efficientamento di non rilevante entità (di importo inferiore a 15.000 euro) da assegnare prioritariamente alle categorie sociali individuate dall'art.1, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9.
- interventi di ripristino di alloggi di risulta e di manutenzione straordinaria, cumulativamente ammissibili a finanziamento nel limite di 50.000 euro per alloggio.

I fondi disponibili in questa prima fase consentono di intervenire su circa 4400 alloggi con interventi di lievi entità e su oltre 20.000 con interventi di ripristino di alloggi di risulta e di manutenzione straordinaria.

Programma recupero beni confiscati alla criminalità

Con decreto interministeriale (MIT-MEF) del 30.01.2015 è stato attivato programma innovativo di recupero, ai fini residenziali, degli immobili confiscati alla criminalità da conferire in proprietà ai comuni nel cui territorio i medesimi immobili ricadono.

Il programma riveste un carattere fortemente simbolico e consente di dare risposta, seppure parziale, al disagio abitativo presente nel Paese realizzando alloggi da destinare prioritariamente ai soggetti nei cui confronti è stato emesso provvedimento esecutivo di rilascio. Il "Programma di recupero ai fini abitativi degli immobili confiscati alla criminalità" prevede il conferimento in proprietà ai comuni degli immobili recuperati e una dotazione finanziaria complessiva ammonta a € 13 milioni.

CONCLUSIONI

Dalle analisi svolte emergono tre punti fermi per investire in infrastrutture: 1) una strategia unitaria per il Paese su logistica e mobilità entro cui scegliere le infrastrutture utili; 2) regole certe e chiare senza duplicazioni di ruoli tra attori; 3) risorse finanziarie, etiche di capitale sociale e di competenze professionali.

La qualità della programmazione delle opere pubbliche, e l'efficienza delle fasi di progettazione e di esecuzione dei lavori richiedono un significativo intervento ispirato ai principi della cd. *Better Regulation*, ovvero al complesso di principi fondati sulla qualità, la semplificazione e la riduzione dei costi amministrativi, per la promozione degli obiettivi di competitività e di ripresa dello sviluppo economico del Paese.

Migliorare la qualità delle norme significherà ridisegnare i processi decisionali e attuativi delle opere pubbliche - affermando i principi di *accountability*, trasparenza e sussidiarietà - e definendo procedimenti e strumenti in grado di sostenere non solo la fase decisionale, ma l'intero ciclo di implementazione delle politiche infrastrutturali.

Il prossimo passo attuativo di tale strategia sarà la redazione del primo Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), a cui si arriverà attraverso il processo descritto in figura. ***Il DPP includerà e renderà coerenti i piani e i programmi di investimento per le opere pubbliche di competenza del MIT.***

Al fine di concreto avvio a questo nuovo approccio, il MIT si sta dotando delle **"Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche"**, che costituiscono la leva attraverso la quale innescare il mutamento nell'approccio alla valutazione delle opere. ***L'idea di fondo è che tutte le opere debbano essere valutate in modo omogeneo e selezionate in modo trasparente.***

Al fine di salvaguardare gli impegni già assunti in passato, conciliando il doveroso completamento delle opere già avviate con le esigenze di riduzione delle inefficienze, il MIT sta provvedendo alla mappatura delle opere programmate ed in corso. Quest'attività, accompagnata anche dalla **ricognizione del fabbisogno finanziario per il completamento delle opere improrogabili e delle risorse effettivamente disponibili**, è molto complessa vista la pluralità di strumenti programmatici esistenti, consentirà di razionalizzare le risorse pubbliche effettivamente disponibili e di metterle al servizio di quelle opere che, per l'effettiva necessità manifestata dai territori e/o per le obbligazioni giuridicamente vincolanti già assunte, confluiranno in un elenco di **opere da valutare prioritariamente**.

Nelle more della redazione dei documenti di pianificazione e programmazione sopra indicati, al fine di garantire la piena trasparenza e l'aggiornamento dei dati relativi allo stato di avanzamento del programma infrastrutture strategiche (L. 443/2001, art. 1, c. 1), secondo quanto previsto dalla legge 7 aprile 2011, n. 39, il