



## *Al. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

franchigia postale il Comando generale delle Capitanerie di Porto paga mensilmente le spese postali generate da tutti i Comandi dipendenti. La maggior parte del debito è costituita da oneri fatturati, ma non accertati ai sensi della circolare 17 marzo 1997, n. 21 riferiti al periodo 2001/2013.

*Missione 32 “servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni Pubbliche – programma servizi istituzionali” – Programma 3 “Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza”.*

Particolare attenzione deve essere riservata alle spese di funzionamento riguardanti tutte le sedi centrali e periferiche appartenenti a questa Amministrazione, che operano attivamente attraverso i loro numerosi uffici dislocati su tutto il territorio nazionale, che si trovano ormai da diversi anni in estrema sofferenza e la cui riorganizzazione finalizzata ad un piano rientro risulta essere estremamente complessa da attuare senza correre il rischio di inficiare il servizio reso all’utenza, sia pubblica che privata.

Di seguito , si forniscono di seguito taluni essenziali elementi di valutazione sulle spese di funzionamento

Circa le **spese postali** va rilevato che la gestione di tutta la corrispondenza cartacea di questa Amministrazione, centrale e periferica, è affidata a Poste Italiane attraverso un servizio di affrancatura e consegna di buste e/o pacchi, servizio telegrammi, servizio pick up.

Questa moltitudine di servizi e fruitori ha comportato l’accensione di tanti conti contrattuali e di credito. La complessità di gestione contabile di tali servizi,



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

unitamente agli insufficienti stanziamenti di bilancio ha favorito l'accumularsi di debiti nei confronti di Poste Italiane negli anni precedenti. Attraverso il ricorso alle procedure previste dal decreto legge n. 35 del 2013 e a specifiche variazioni compensative il debito pregresso è stato sanato.

Ciò non toglie che gli attuali stanziamenti di bilancio sono del tutto insufficienti per soddisfare il fabbisogno dell'Amministrazione. Quindi per evitare in futuro l'accumularsi di nuovi debiti, si rende necessario da un lato incrementare annualmente la disponibilità finanziaria dei capitoli di bilancio dedicati alle spese postali, dall'altro ridurre il fabbisogno. A tal riguardo, la Direzione generale del personale e degli affari generali si sta adoperando attraverso le seguenti iniziative innovative, sinteticamente descritte:

1. Dematerializzazione dei flussi documentali a partire dalla Direzione generale degli affari generali e del personale: l'utilizzo massivo della firma digitale e posta elettronica certificata, esteso a tutta l'Amministrazione, ha permesso l'abbattimento dei costi del 20%.
2. Semplificazione della gestione contabile attraverso una razionalizzazione dei conti contrattuali e di credito, coerenti con il recente assetto organizzativo.
3. Affiancare alla centralizzazione contabile delle spese postali la centralizzazione contrattuale delle stesse, prevedendo il ricorso al libero mercato, ove possibile.

Per quanto riguarda la fornitura di materiale di **facile consumo** per le sedi Centrali di questa Amministrazione, la fornitura di **beni mobili** nonché tutti i contratti relativi alle **utenze** occorre far presente che nel corso degli anni gli



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

stanziamenti sui pertinenti capitoli di spesa hanno subito notevoli contrazioni, mentre le tariffe relative alle utenze sono aumentate (AMA - GAS - ENERGIA ELETTRICA - ACEA). Tale aumento dei costi ha generato una situazione debitoria considerevole, tenuto conto dell'attività trasversale della Direzione Generale del Personale nei confronti del personale allocato nelle sedi principali di questa Amministrazione (Via Nomentana ex LL.PP. – Via Caraci ex Min.Trasporti – Via dell'Arte ex Marina – Viale del Policlinico sede staccata UCB con spese a nostro carico).

Circa le sedi periferiche la contrazione delle risorse destinate alle sedi decentrate ha comportato una drastica riduzione delle assegnazioni con conseguente accumulo di debiti fuori bilancio che complessivamente ammontano ad euro 6.243.77,74 scaturiti dalla necessità comunque di garantire la funzionalità degli uffici, nonché la gestione degli immobili nel rispetto della normativa sulla sicurezza nei luoghi di lavoro.

Nel corso dell'anno 2014 si sono attuate una serie di misure volte alla razionalizzazione della spesa, in primis la chiusura delle sedi.

Sono state infatti chiusi i seguenti uffici:

per il Dipartimento dei trasporti , la navigazione, gli affari generali e il personale:

- 1) Ufficio Motorizzazione Civile di Cuneo, comune di Alba;
- 2) Ufficio Motorizzazione Civile Comune di Reggio Emilia.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

per il Dipartimento delle infrastrutture, i sistemi informativi e statistici:

- 1) Ufficio Provveditorato alle OO.PP. Marche – ex ufficio OO.MM., con sede in via N. Sauro, comune di Fano (PU);
- 2) Ufficio tecnico dighe Lombardia, con sede in Milano, via Cordusio.
- 3) Sede Mit, Montecompati (RM).

Sono state altresì poste in essere misure di razionalizzazione soprattutto con riferimento alle spese per autovetture di servizio e per la telefonia.

### **Spese per la sicurezza sui luoghi di lavoro**

Parimenti incompressibili sono da considerare le spese per la sicurezza sui luoghi di lavoro, riferibili al personale operante sia presso le sedi centrali che periferiche dell'Amministrazione, in ottemperanza delle disposizioni imperative del D. L.vo 81/2008. Tali somme sono particolarmente onerose per le categorie di lavoratori assegnati a mansioni di natura squisitamente tecnica. Corre l'obbligo di sottolineare che, se da un lato l'Amministrazione è tenuta ad uniformarsi alle previsioni normative dall'altro, sarebbe opportuno dotare i capitoli di spesa delle risorse finanziarie necessarie.

### **Missioni**

Molti uffici dell'Amministrazione espletano la loro attività svolgendo missioni e sopralluoghi sia di natura amministrativa che tecnica. Per quanto riguarda dette spese, i capitoli di spesa pertinenti risultano carenti di adeguata copertura finanziaria; in particolare modo le attività di ispezione e vigilanza di competenza dei



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Proveditorati interregionali alle OOPP, che vigilano sulla realizzazione e manutenzione di opere infrastrutturali dei consorzi di bonifica, risultano vieppiù carenti di copertura attesa l'abrogazione delle norme di cui al RDL 5 settembre 1938 n.1536 e la legge 180 del 11 marzo 1953, nonché con l'emanazione dell'art.24 del DL 112/08 convertito in legge 133/08 che, pur importando il venir meno della copertura finanziaria dei rimborsi spese dovuti a detto personale, non ha soppresso il compito d'istituto né tantomeno in diritto del personale ad essere rimborsato.

Infatti la copertura finanziaria di detti rimborsi spese veniva assicurata da versamenti in contro entrate su capitoli intestati a questa Amministrazione (cap. 2378) ed al Ministero dell'economia e delle finanze (cap. 2066) e gli importi in parola avrebbero dovuto essere riassegnati all'attuale capitolo 1240 (già 1244) dello stato di previsione della spesa di questo Ministero.

La procedura delle riassegnazioni non è stata mai fluida né automatica e, conseguentemente, il capitolo da ultimo citato è stato sempre carente dei fondi sufficienti per provvedere ai rimborsi spese in favore del personale dipendente che effettua tuttora, per privati o altre Amministrazioni, sopralluoghi, accertamenti e vigilanza sulle opere dei consorzi di bonifica etc. Comunque non risulta venuto meno il compito affidato dall'Amministrazione che continua ad essere svolto dal personale, ad oggi peraltro ancora in credito nei confronti dell'amministrazione per gli anni pregressi, mentre continuano invece i versamenti in conto entrate sul cap. 2066 nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, a cura del Ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali, delle quote per gli accantonamenti per le spese di alta sorveglianza riconosciute ai nuclei del personale



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

dei Provveditorati che certificano gli stati di avanzamento lavori per l'esecuzione di opere a cura dei consorzi di bonifica.

Atteso quanto sopra, sarebbe indispensabile disporre la reintroduzione della normativa in parola in un idoneo veicolo normativo, in quanto i compiti di cui alla normativa citata non sono venuti meno, sicché possa essere conseguentemente interrotta l'attività come sopra descritta tuttora espletata da funzionari dei Provveditorati, che vigilano sulla realizzazione e manutenzione di opere rilevanti (opere infrastrutturali dei consorzi di bonifica) con eventuali pesanti ricadute sulla salute pubblica o sulla sicurezza (sistemazioni idraulico-forestali) del territorio.

Anche con riferimento alle missioni in conto privato si segnala la stessa criticità.

Il personale della Motorizzazione civile svolge, dietro richiesta dei privati, esami verifiche e certificazioni sugli impianti dei veicoli a motore, i conducenti e le officine incaricate delle revisioni periodiche, che vengono remunerati tramite i versamenti degli stessi richiedenti.

La situazione debitoria nei confronti dei privati, a favore dei quali occorre provvedere ai rimborsi relativi alle eccedenze su versamenti da loro effettuati sul capitolo 3566, ha origine nella mancata riassegnazione da parte del Ministero dell'economia e delle finanze delle somme introitate sul capitolo 3566 e non riaccreditate sul capitolo 1321 "Rimborsi ai privati per eventuali eccedenze sulle somme versate per richiesta di esami ecc.", -- A causa delle carenti disponibilità finanziarie è stata data la priorità alle assegnazioni per gli Uffici Periferici per pagare il personale per il lavoro svolto, nonché a versare la relativa parte previdenziale.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Si è cercato inoltre di attuare una “politica di contenimento dei rimborsi” sollecitando gli uffici ad un più attento ed adeguato controllo nei versamenti da far effettuare ai privati.

### **Spese Legali**

Il pagamento delle spese di giudizio (spese di natura obbligatoria) nel corso dell’anno 2014, come anche negli anni precedenti, ha prodotto notevoli situazioni debitorie esclusivamente nei confronti delle competenti Tesorerie dello Stato. Ciò a causa della scarsa o inesistente copertura finanziaria dei diversi capitoli di spesa.

Il capitolo 1640, facente capo alla direzione Generale per l’Edilizia statale e gli interventi speciali, da sempre istituito “per memoria”, costringe a provvedere al pagamento dei numerosi contenziosi, sorti principalmente presso i Provveditorati, con la speciale procedura del conto sospeso. Di conseguenza maturano debiti notevoli nei confronti delle varie Tesorerie coinvolte.

Il capitolo 1158, di competenza del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale presenta un stanziamento da Legge di Bilancio pari ad € 0,00 sia in termini di competenza sia in termini di cassa.

Alla luce di quanto sopra si ritiene necessario un riordino normativo teso a semplificare la procedura di pagamento delle spese legali e ad agevolare il controllo sui contenziosi anche al fine di evitare ritardi nei pagamenti e di conseguenza l’insorgere di nuove e maggiori spese derivanti da atti di precetto, pignoramento, ecc..



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Infatti, a fronte di una ormai consolidata tendenza normativa tesa a rendere sempre più autonoma e snella l'attività degli uffici centrali e periferici dell'amministrazione, la gestione delle spese legali resta ancorata alla logica accentratrice del potere di controllo.

Oggi l'autonomia funzionale degli uffici contrasta con la complessa gestione delle spese legali che potrebbero essere direttamente pagate dall'ufficio coinvolto in un contenzioso, insieme alla sorte e agli interessi, evitando l'inutile frammentazione in più uffici ed in momenti diversi di due aspetti della stessa questione.

Ciò determinerebbe l'assoluto vantaggio di velocizzare la procedura di pagamento con un notevole risparmio di risorse economiche ed umane.

### **Spese in conto capitale**

Per quanto riguarda l'ambito delle spese in conto capitale, in particolare quello delle opere risultano, allo stato, pendenti debiti per un importo complessivo di euro 271.343.984,48 (compreso il ricorso al pagamento in conto sospeso) derivante dal ricorso alla procedura della somma urgenza prevista dall'articolo 176 del DPR 5 ottobre 2010 n. 207 e dalle occorrenze che scaturiscono dalle sentenze e dai lodi arbitrali.

Si segnala inoltre che, sempre con riferimento alle opere, una delle motivazioni che comporta un forte rallentamento delle procedure di spesa, con conseguente prodursi di indebitamento aggiuntivo e il moltiplicarsi di ricorsi ingiuntivi è



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

rappresentata dal verificarsi della perenzione già dal terzo anno a partire da quello dell'impegno.

La perenzione amministrativa è un istituto caratteristico della contabilità pubblica, secondo il quale i residui passivi che non vengono pagati entro un certo tempo a partire dall'esercizio a cui si riferiscono vengono eliminati dal bilancio dello Stato e iscritti nel Conto del Patrimonio dello Stato tra le passività. In particolare l'art. 36 del regio decreto 2440/1923 (e successive modificazioni e integrazioni) stabilisce che i residui delle spese correnti (ad es. di funzionamento) e delle spese in conto capitale (ad es. di investimento) non pagati entro il secondo esercizio successivo a quello in cui è stato iscritto il relativo stanziamento – c.d. residui di lettera c) – si intendono perenti agli effetti amministrativi. Le somme eliminate possono riprodursi in bilancio con riassegnazione ai pertinenti capitoli degli esercizi successivi, qualora il creditore ne richieda il pagamento (purché non sia trascorso il periodo di «prescrizione» giuridica del suo diritto), con prelevamento dagli appositi “fondo speciale per la riassegnazione dei residui perenti delle spese di parte corrente” e “fondo speciale per la riassegnazione dei residui perenti delle spese in conto capitale”, entrambi istituiti nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

La procedura per la reinscrizione dei residui perenti, che viene attivata solo dietro presentazione di fattura da parte dei creditori, comporta tempi molto lunghi (anche superiori a 12 mesi) assolutamente incompatibili con gli obblighi attualmente in vigore circa i tempi di pagamento dei fornitori.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **2. MISURE E INTERVENTI ATTUATI/PROGRAMMATI PER EVITARE LA FORMAZIONE DEI DEBITI.**

#### **2.1 Piano di rientro.**

La formazione del debito scaturisce fundamentalmente dal disallineamento temporale tra contrazione delle risorse finanziarie ed interventi di razionalizzazione organizzativa e funzionale.

La riduzione degli stanziamenti, spesso con tagli lineari è infatti intervenuta su aree di spesa a forte rigidità senza un preliminare esame degli effetti sulle situazioni organizzative e funzionali.

A tal proposito, nel corso delle ultime legislature il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha operato una serie di misure, al fine di razionalizzare gli spazi degli uffici e degli archivi, riuscendo così ad ottenere una sensibile riduzione delle spese. In questo senso è iniziato un lavoro di approfondimento attinente la razionalizzazione degli spazi e della dislocazione dei diversi uffici sul territorio nazionale, teso a raggiungere ulteriori risparmi in termini contabili sulle spese di funzionamento, già da diversi esercizi finanziari in estrema sofferenza.

Tali argomentazioni sono state più volte oggetto di confronti ed analisi tra questa Amministrazione ed il Nucleo di Analisi e Valutazione della Spesa nominato dal Ministero dell'economia e delle finanze, tenendo conto di diversi vincoli: il livello di servizio all'utenza, il costo una tantum relativo al trasferimento / chiusura degli uffici (facchinaggio, ripristino locali, ecc.) nonché la effettiva capacità di assorbimento da parte dell'ufficio ricevente.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Pertanto, nell'anno in corso sono state programmate una serie di misure di razionalizzazione degli spazi:

-Il trasferimento della Direzione generale per gli Aeroporti ed il trasporto aereo dalla sede di Via dell'Arte alla sede di Via Caraci;

- la dismissione dei seguenti immobili:

- Via dei Colombi – Cagliari – UTD Cagliari
- Via Marconi - Livorno- Portoferraio – Provv. OO.PP.
- Via Traiano – Milano – C.P.A. Milano

Infine, in ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 222-quater dell'art. 2 della Legge 191/2009 si è predisposto un piano di razionalizzazione degli spazi che ha coinvolto l'intera Amministrazione, finalizzato ad assicurare dal 2016 una riduzione non inferiore al 50% in termini di spesa per locazioni passive e non inferiore al 30% in termini di spazi utilizzati negli immobili dello Stato (cosiddetti in Uso Governativo).

Con riferimento alla sede centrale è previsto il rilascio graduale entro il 2016 dell'intero complesso di viale dell'Arte (31.450,00 MQ), esclusi gli spazi occupati dal Comando generale delle capitanerie di porto, e la collocazione del personale nelle sedi di Nomentana e Caraci, con un risparmio di oneri di gestione pari a € 4.055.0762,00/anno a fronte di un costo complessivo di circa € 2.000.000 (una tantum) per adeguamenti strutturali.

Con riferimento alla periferia sono previste riduzioni degli spazi in uso governativo ai Provveditorati nelle sedi di Cuneo, Torino, Bari, Siena, Livorno,

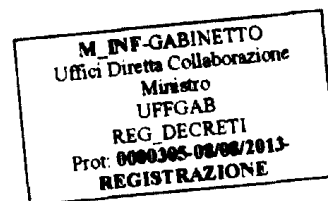


*Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Firenze Terni, Perugia, Bologna, Modena, Reggio Emilia, Parma, Ravenna, Forlì, Cagliari, Roma, nella sede dell'UMC di La Spezia, nonché la chiusura dell'UMC di Asciano e il rilascio dei seguenti immobili intestati al Fondo Immobili Pubblici: USTIF di Napoli, immobile di via dei Vecchini ad Ancona e la sede dell'Ufficio Ispettivo SVCA a Catania.

Al termine dell'attuazione del piano di razionalizzazione la riduzione dei costi annua sarà pari ad € 6.142.930,59. La razionalizzazione delle sedi romane comporterà, inoltre, una maggiore efficienza della macchina amministrativa ed una ulteriore riduzione dei costi, ottenendo un risparmio annuo superiore al risparmio atteso.

  
Graziano Delrio

**M\_INF.GABINETTO.REG DECRETI.R.0000305.08-08-2013**

*. 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" 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'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 31 dicembre 2009, n. 196, di contabilità e finanza pubblica;

**VISTO** l'Atto di indirizzo 22 aprile 2013 n.162;

**RITENUTO** di dover procedere alla modifica del suddetto Atto di indirizzo, allo scopo di dare avvio alla pianificazione strategica per l'anno 2014, fissando 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;

**Emana**

**L'ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE  
L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITA' POLITICHE DA REALIZZARSI NEL 2014**

**I. QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO**

La programmazione economica nazionale, in armonia con gli impegni assunti con le Autorità Europee, prevede, da una parte, il consolidamento dei conti pubblici ai fini del risanamento di bilancio, e, dall'altra, l'attivazione di politiche tese alla crescita e allo sviluppo.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato prioritariamente ad operare sul versante della definizione e attuazione di politiche mirate alla crescita e allo sviluppo nei settori di competenza, tenendo ben presenti i vincoli imposti dal ciclo economico negativo, ma ridefinendo, proprio partendo da essi, gli scenari che, per anni, hanno caratterizzato gli strumenti pianificatori in senso conservativo.

La circostanza che la fase recessiva abbia ridotto la domanda di trasporto in alcuni ambiti, come quello del trasporto merci, ed abbia, conseguentemente, rinviato nel tempo il raggiungimento di livelli di saturazione insopportabili per i valichi alpini, le autostrade, le stesse aree metropolitane, deve essere vista come motivo di stimolo ad attuare politiche programmatiche che in vista, nel breve e medio periodo, di una crescita del prodotto interno lordo e di una ripresa dei consumi e del sistema produttivo, eviti che la correlata crescita della domanda di trasporto, soprattutto in alcune aree "fragili" del Paese, non accompagnata dal completamento di determinati assi infrastrutturali nel prossimo quinquennio e senza una vasta opera di manutenzione delle reti esistenti, diventi ostacolo e non stimolo alla crescita, provocando danni gravissimi, se non irreversibili, alla ripresa economica.

#### **1.a Nuovo orientamento delle strategie trasportistiche**

Nell'ottica suindicata, il Ministero è chiamato ad avviare un nuovo orientamento delle strategie infrastrutturali e trasportistiche, improntandole ad un modello di crescita dell'offerta delle infrastrutture e dei servizi e della relativa qualità, di tutela dell'ambiente, di riordino del territorio e di mutamento radicale della prospettiva con cui affrontare le problematiche dei settori interessati passando da una visione centrata sulle reti (i grandi archi, i grandi corridoi) ad una centrata sui nodi (nodi urbani, porti, aeroporti, interporti ecc.).

Il cambio di visione è oggi possibile perché, negli scorsi anni, nonostante i fattori congiunturali sfavorevoli, non si è arrestato il processo di infrastrutturazione "di base" e si sono realizzati archi di rete fondamentali, che hanno evitato la marginalizzazione dell'Italia dal contesto europeo. La "rivisitazione" della legge obiettivo, che il Ministero si propone di portare avanti, è, in tal senso, un punto di approdo e, insieme, il riconoscimento di un lavoro riuscito.

Il cambio di visione è oggi necessario perché i nodi rappresentano i veri fattori differenziali fra un sistema infrastrutturale e trasportistico evoluto ed un sistema arcaico, essendo i luoghi in cui avviene la massima produzione di valore ed, insieme, i luoghi in cui più strettamente si intrecciano economia ed innovazione tecnologica.

Occorre dotare i nodi di tecnologie digitali, affinché, grazie al loro incremento di qualità e produttività, essi diventino moltiplicatori di valore e catalizzatori di una più generale azione di ammodernamento del sistema infrastrutturale e trasportistico, la cui arretratezza ha aumentato sensibilmente il costo delle attività di trasporto, della logistica ed il prezzo finale dei beni, riducendo l'efficienza produttiva dell'economia nazionale.

Contestualmente all'attuazione del predetto nuovo orientamento, risulta necessario porre in essere le azioni per realizzare:

- il superamento delle emergenze;
- la definizione delle scelte strategiche;
- un nuovo rapporto con l'Unione europea e la riforma delle istituzioni;
- un nuovo rapporto fra concedente e concessionario nei vari settori di competenza.

### **1.b Il superamento delle emergenze**

Tra le emergenze da affrontare, in materia di infrastrutture, rientrano l'immediata cantierizzazione e velocizzazione dello stato di avanzamento dei lavori e di tutti gli interventi infrastrutturali approvati dal CIPE, l'incremento del coinvolgimento dei capitali privati nell'intera operazione infrastrutturale, il superamento delle criticità correlate agli interventi di particolare rilevanza strategica (tra cui la ricostruzione della città de L'Aquila, gli interventi legati all'EXPO, il progetto Mo.SE, la prima fase del Piano per il SUD, il Piano dell'edilizia scolastica, il Piano carceri) e l'attuazione di una vasta strategia di manutenzione delle reti, in primo luogo per motivi di sicurezza ma anche ai fini di una più ampia azione di difesa del territorio contro il dissesto idrogeologico, in sinergia con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. E' in questo contesto che si propone anche una rivisitazione della "Legge Obiettivo", basata su una rilettura degli scenari del Paese e locali, resa necessaria, dopo oltre dieci anni, dai cambiamenti sostanziali intervenuti su scala europea, nazionale e regionale.

Nel settore dei trasporti, l'emergenza primaria su cui concentrare le azioni di intervento è quella del trasporto pubblico locale, a causa del grave disagio che subiscono i cittadini per le problematiche irrisolte da affrontare: scarsità delle risorse finanziarie e indeterminatezza dei criteri di distribuzione, carenze normative e regolatorie, nonché di un percorso lineare di liberalizzazione, sopravvivenza di sacche gravissime di sprechi e inefficienze.

### **1.c. Le scelte strategiche**

#### **• Sicurezza**

La sicurezza nell'offerta infrastrutturale e nell'assetto del territorio, nonché nelle varie modalità di trasporto deve occupare il primo posto negli assi portanti dell'attività del Ministero nel prossimo futuro.

In tale ambito occorre promuovere una manutenzione straordinaria del territorio, sia delle reti infrastrutturali portanti (strade e ferrovie), sia dei nodi logistici (porti e aeroporti), sia di recupero e di reinvenzione strutturale e funzionale dei nodi urbani.

#### **• Sostenibilità**

Rendere più efficiente il sistema infrastrutturale e trasportistico italiano deve significare contestualmente renderlo economicamente più compatibile ed ambientalmente più sostenibile. A tale scopo, l'indirizzo di fondo dell'azione ministeriale è quello di realizzare una riqualificazione dell'offerta infrastrutturale complessiva attraverso il passaggio dalle reti ai nodi, come sopra

specificato, la manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture e dei servizi, il riequilibrio modale, nonché l'innovazione e l'adeguamento tecnologico.

- **Portualità e logistica**

Si impone l'urgenza di definire una nuova offerta del sistema portuale che, superando i localismi, sia in grado di rispondere alle esigenze di una domanda di trasporto che, nel breve periodo, in assenza di una riorganizzazione dei traffici, si orienterà verso altri siti del Mediterraneo.

In tale contesto, si dovrà procedere alla riforma dell'ordinamento portuale e a porre in essere un insieme coordinato di azioni strategiche finalizzate al rilancio di un settore (il cluster marittimo) che genera un contributo alla formazione del PIL di 40 miliardi di euro, al recupero di efficienza lungo tutta la catena logistica, alla liberalizzazione e "sburocratizzazione" del settore, all'incentivazione della nascita di un numero ristretto di soggetti forti (autorità portuali di rilevanza europea) in grado di competere a livello internazionale, nonché al miglioramento degli standard di sicurezza.

- **Settore ferroviario**

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, il quadro normativo nazionale è già rispettoso dei principi base di liberalizzazione posti dalla normativa UE, anche se persistono profili che richiederanno approfondimenti, come nel caso dei servizi in regime di oneri di servizio pubblico (servizi universali a media e lunga percorrenza affidati direttamente e sovvenzionati dallo Stato e servizi regionali), per i quali sarà necessario attivare un processo di riordino.

Dovrà formare oggetto di approfondimento anche la questione della separazione societaria tra gestore della rete ed impresa ferroviaria *incumbent* nazionale, che la legge istitutiva dell'Autorità di regolazione demanda a quest'ultima e che alcuni Paesi dell'UE intendono riproporre in sede di iter di valutazione della proposta del 4° pacchetto ferroviario, proponendo una flessibilità di scelte al riguardo.

- **Trasporto stradale e intermodalità**

Nella consapevolezza che l'autotrasporto è e rimarrà un asse portante per l'economia del Paese, si ritiene necessario intervenire con un processo di riforma e aggregazione indispensabile in un comparto caratterizzato da una grande polverizzazione delle imprese, dando luogo a una revisione dei programmi di spesa orientata ad evitare contributi indifferenziati e rendendo pienamente operative le procedure per l'accesso alla professione ed al mercato e le relative sanzioni. Occorrerà, altresì, affrontare la questione dei costi incompressibili di sicurezza dell'impresa di autotrasporto all'esame della Corte di Giustizia europea alla quale è stata rimessa dal competente TAR.

- **Trasporto aereo**

Questo comparto, che rappresenta uno dei sensori chiave per misurare le tendenze evolutive o involutive dei mercati e dell'intero sistema economico sociale, ha manifestato interessanti caratteristiche durante la crisi economica dell'ultimo quinquennio, mantenendo uno zoccolo della domanda che mostra un'obbligata esigenza della modalità di trasporto aereo anche in un periodo di difficoltà.