

Le previsioni di notevole aumento del traffico nel settore e la favorevole posizione geografica dell'Italia nei collegamenti internazionali consentono di guardare positivamente al ruolo del nostro Paese nei traffici turistici e commerciali tra Medio ed Estremo Oriente, Africa e Paesi del Nord e Sud America. Peraltro, ora il settore dispone di un quadro conoscitivo, risultante dall'atto di indirizzo relativo al Piano per lo sviluppo aeroportuale, che consente ai soggetti istituzionali competenti di svolgere un ruolo chiave per la crescita e lo sviluppo dell'intera offerta del trasporto aereo e per l'avvio di interventi infrastrutturali in importanti impianti aeroportuali supportati da risorse private che non gravano sul bilancio dello Stato.

Ulteriori interventi per lo sviluppo del settore riguarderanno: eventuali integrazioni alla proposta di Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale per efficientare il sistema nell'ottica di garantire gli interessi strategici del Paese in termini di collegamenti aerei; la vigilanza sul rispetto del quadro normativo e sull'effettività delle azioni di controllo e sanzione da parte dei soggetti competenti in materia di asimmetrie competitive delle compagnie *low cost*; il monitoraggio del fenomeno dei diritti di quinta libertà in un'ottica di equilibrio tra esigenze di liberalizzazione, interesse economico degli aeroporti e delle compagnie; azioni di verifica in collaborazione con FS per i collegamenti ferroviari con gli aeroporti *hub*, in particolare con Roma Fiumicino.

In questo quadro, l'EXPO costituirà un'importante occasione di rilancio del settore nell'immediato e nel lungo termine se saranno incrementati i percorsi di collaborazione con i Paesi interessati.

- **Continuità territoriale**

Nell'intendimento di garantire il diritto alla mobilità sancito dalla Costituzione attraverso un servizio che non penalizzi i cittadini residenti in territori meno favoriti occorrerà assicurare le azioni necessarie per l'espletamento del servizio di trasporto veloce nell'area dello Stretto, sui collegamenti aerei con la Sardegna tra gli scali di Alghero, Cagliari e Olbia e quelli di Roma e Milano, sui collegamenti aerei con le due isole minori della Sicilia, Pantelleria e Lampedusa, ma occorrerà, contestualmente, ripensare l'impostazione del comparto a causa della carenza di risorse e delle difficoltà riscontrate nella definizione dei parametri di servizio, al fine di individuare soluzioni che, nel rispetto delle norme UE, forniscano maggiori garanzie di efficacia e ottimizzazione delle risorse.

1.d Il rapporto con l'Unione europea e altri temi istituzionali

Si ritiene indispensabile avviare un nuovo confronto con l'Unione europea per la realizzazione di strategie e di scelte che hanno una valenza sovranazionale.

Al riguardo, si ritiene prioritario perseguire la condivisione da parte delle istituzioni comunitarie della c.d. "golden rule", ossia non far gravare sugli investimenti infrastrutturali di rilievo europeo i vincoli di Maastricht, evitando, in particolare, l'incidenza di tali opere sul debito pubblico.

Il Ministero sta già operando per dimostrare che oltre l'85% degli interventi avviati dal 2002 con la "Legge Obiettivo" è relativo ad interventi ubicati sui 4 Corridoi o su nodi logistici europei inseriti nella "core network", ritenuti, quindi, prioritari per l'Unione europea. Per tali interventi si potrebbe chiedere che le relative spese non siano considerate come debito pubblico e quindi non gravino sui vincoli di Maastricht.

Particolare impegno sarà poi profuso per il semestre di presidenza italiano del Consiglio dei trasporti UE (giugno-dicembre 2014).

L'estensione delle norme armonizzate impatta su quasi tutti i settori del trasporto; molteplici sono i dossier aperti sui quali essenziale sarà la partecipazione attiva, sia a livello tecnico nei gruppi di lavoro, che a livello politico nelle fasi istruttorie e decisionali in seno al Consiglio.

1.e Un nuovo rapporto fra concedente e concessionario nei vari settori di competenza.

Risulta indispensabile procedere a una rivisitazione dei rapporti tra concedente e concessionari, quali le Ferrovie dello Stato, le società preposte alla realizzazione e gestione della rete autostradale, le società preposte alla gestione degli aeroporti, ecc. Detta rivisitazione deve essere caratterizzata dalla certezza del sistema regolatorio ma contestualmente da una verifica sistematica degli impegni contrattuali assunti al fine di assicurare servizi efficienti agli utenti nei vari settori, senza discriminazioni tra le varie aree territoriali del Paese.

2. PROGRAMMAZIONE E MISURAZIONE DEGLI OBIETTIVI – RENDICONTAZIONE SOCIALE

Nell'ambito del delineato quadro programmatico di riferimento, occorre, sul versante delle regole di funzionamento interno del Ministero, consolidare le azioni tese all'ottimizzazione della produttività, dell'efficienza e della trasparenza in ottemperanza al decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150 ed alla legge 6 novembre 2012 n. 190, proseguendo nell'attuazione del ciclo di gestione della *performance* e dell'allegato "Sistema di misurazione e valutazione della *performance*", con il quale sono definiti i processi di individuazione, misurazione e valutazione degli obiettivi del Dicastero, da individuarsi, in chiave di rendicontazione sociale, con l'apporto degli stakeholder.

3. PRIORITA' POLITICHE

In coerenza con il predetto quadro, sono individuate, come di seguito specificato, le priorità politiche e le aree di intervento cui attenersi nei comparti di competenza ai fini della programmazione strategica per l'anno 2014, in linea con il contesto di programmazione comunitaria e nazionale.

Priorità politica 1 - Sicurezza

Aree di intervento:

- miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto, in particolare: nella modalità stradale, potenziando le iniziative volte alla manutenzione e al miglioramento della rete e realizzando una riforma organica del Codice della strada ispirata a un'ampia delegificazione; nella modalità ferroviaria, rafforzando i poteri degli organismi deputati, intensificando gli interventi manutentivi sull'infrastruttura, introducendo tecnologie più avanzate secondo gli

standard europei, dando impulso all'installazione delle tecnologie di sicurezza sulle reti regionali; nel trasporto aereo, intensificando i controlli sugli aeromobili, provvedendo all'aggiornamento mensile delle compagnie, definendo opportune sanzioni per le compagnie che non rispondono a determinati standard; nel trasporto marittimo, anche supportando gli interventi di adeguamento infrastrutturale;

- incremento della sicurezza nelle infrastrutture e nei cantieri ed, in particolare, nei programmi di messa in sicurezza degli edifici scolastici pubblici, di competenza del Ministero, e delle dighe, garantendo una migliore qualità delle opere e un'adeguata manutenzione delle stesse;
- sviluppo dell'organizzazione SAR (search and rescue) e della sicurezza della navigazione ai fini della salvaguardia della vita umana in mare;
- ottimizzazione delle azioni di vigilanza e controllo per la tutela delle coste del mare e delle sue risorse.

Priorità politica 2 - Sviluppo delle infrastrutture

Arece di intervento:

- immediata cantierizzazione e velocizzazione degli interventi infrastrutturali di competenza del Ministero, anche attraverso lo strumento del Fondo Revoche finalizzato alla revoca degli interventi non avviati o in forte ritardo nell'avanzamento dei lavori e alla destinazione delle risorse liberate ad altri interventi prioritari;
- rilancio e rivisitazione della "Legge Obiettivo" centrata sui nodi, revisione e adeguamento degli scenari nazionali e locali ai fini di una migliore definizione degli interventi prioritari; prosecuzione delle attività di monitoraggio, con particolare attenzione alle opere programmate per l'EXPO 2015;
- promozione del coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione di opere infrastrutturali di interesse pubblico mediante: l'adozione di misure di defiscalizzazione e l'attuazione di quelle già varate; l'innalzamento del grado di certezza e stabilità degli impegni assunti dagli attori pubblici; la progressiva rimozione di vincoli e ostacoli procedurali che scoraggiano il concorso di finanziatori e investitori privati; l'ammodernamento, il rafforzamento e il coordinamento delle strutture amministrative di supporto alle stazioni appaltanti che intraprendono operazioni di partenariato pubblico-privato;
- forte impulso alle attività di manutenzione straordinaria delle reti stradali e ferroviarie;
- avvio di una nuova politica per la città tramite: la promozione di programmi di riqualificazione, manutenzione e rigenerazione degli abitati, anche attraverso il rafforzamento del "Piano città", per un rinnovo urbano che rappresenti l'occasione per arrestare i processi di consumo del territorio, elevare il grado di innovazione tecnologica e di connessione delle reti che innervano le città, rispondere alle esigenze sociali delle fasce di popolazione più vulnerabili; la verifica dello stato di attuazione ed impulso al programma nazionale di edilizia abitativa "Piano Casa".

al fine dell'incremento dell'offerta abitativa complessiva con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati; l'adozione di misure per la valorizzazione del patrimonio residenziale pubblico d'intesa con le Regioni e gli Enti locali; l'ulteriore impulso alla ricostruzione degli edifici pubblici della città de L'Aquila come volano di crescita e sviluppo del territorio;

- attuazione del Piano per il Sud con il completamento dell'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria e interventi di velocizzazione dell'asse ferroviario lungo la medesima direttrice; la realizzazione dell'asse autostradale Olbia-Sassari, dei collegamenti ferroviari AV/AC Napoli-Bari e dei collegamenti ferroviari Palermo-Catania.

Priorità politica 3 - Incremento di efficienza del sistema dei trasporti

Aree di intervento:

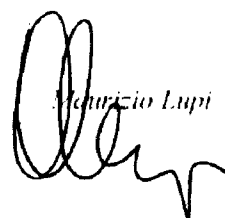
- riqualificazione funzionale dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici, all'attrazione di domanda, all'integrazione delle catene logistiche, anche con l'adozione di misure concernenti: il rilancio dell'intero cluster marittimo; l'impulso alla realizzazione ed estensione della Piattaforma logistica nazionale (UIRNet); l'intensificazione di interventi tesi alla liberalizzazione e alla sburocratizzazione del settore; la razionalizzazione dell'organizzazione delle Autorità Portuali, assicurando una loro più ampia autonomia finanziaria, amministrativa ed operativa; il rafforzamento degli strumenti di coordinamento e direzione strategica del sistema portuale nazionale; il rilancio delle Autostrade del mare e dell'intermodalità; la tutela della continuità territoriale marittima in un'ottica di ottimizzazione delle risorse e dei servizi e in linea con le indicazioni comunitarie;
- sviluppo dell'integrazione dei sistemi di trasporto attraverso l'estensione dell'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) quale volano di gestione ottimale della mobilità e del traffico sulla rete dei trasporti, per un uso sicuro delle reti, un minore impatto sotto il profilo ambientale e un efficace proficuo impiego delle risorse finanziarie;
- sviluppo del trasporto ferroviario, anche realizzando il completamento del processo di liberalizzazione e la piena apertura del mercato, nonché specifici interventi di regolazione dello stesso e un nuovo assetto dei servizi universali con oneri a carico dello Stato;
- regolazione del trasporto stradale e dell'intermodalità, favorendo: processi di aggregazione delle imprese di autotrasporto e revisione dei programmi di spesa, al fine di evitare contributi indifferenziati; applicazione piena delle procedure per l'accesso alla professione e al mercato e delle relative sanzioni; azioni tese al miglioramento del sistema logistico; definitiva liberalizzazione del trasporto interregionale e internazionale di passeggeri; riforma organica della legge quadro 15 gennaio 1992, n. 21;
- rilancio della nautica da diporto, con interventi di agevolazione fiscale, snellimento burocratico e semplificazione amministrativa, ulteriori e più mirate disposizioni sull'attività di noleggio, la creazione di un sistema telematico centrale della nautica da diporto, la promozione di azioni finalizzate all'interconnessione degli impianti portuali con le reti di trasporto verso i retrostanti ambiti urbani;

- regolazione del trasporto aereo, anche ponendo in essere azioni per: eventuali integrazioni al Piano nazionale degli aeroporti; verifica di situazioni di asimmetria competitiva; attivazione di un confronto con le Regioni in materia di sovrattasse sul rumore; monitoraggio del fenomeno dei diritti di quinta libertà; promozione di collegamenti ferroviari AV con gli aeroporti hub; garanzia della continuità territoriale aerea con razionalizzazione dei servizi e delle relative risorse; soluzione dell'emergenza Alitalia per i profili di competenza;
- potenziamento, estensione e ammodernamento del trasporto pubblico locale, mediante: una costante opera di coordinamento interministeriale e interistituzionale; il potenziamento dell'Osservatorio sul TPL; interventi mirati di modifica normativa che favoriscano il coordinamento fra i diversi livelli territoriali e il miglioramento dei criteri di assegnazione delle risorse tramite una migliore definizione dei costi standard e dei criteri di premialità; misure di defiscalizzazione per favorire le famiglie sui costi del TPL; l'istituzione del Fondo rotativo per il materiale rotabile.

Priorità politica 4 - Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero

Aree di intervento:

- revisione dei rapporti tra concedente e concessionario nei settori di competenza;
- snellimento delle procedure e semplificazioni amministrative anche mediante la promozione delle tecnologie digitali con riduzione degli oneri burocratici in linea con le indicazioni comunitarie; diffusione delle buone prassi tra gli uffici;
- promozione e indicazione di priorità dei programmi ad alto contenuto tecnologico basati sull'impegno delle tecnologie digitali e sulla dematerializzazione dei servizi resi al cittadino;
- attuazione del ciclo di gestione della performance: programmazione per obiettivi correlati alle risorse, monitoraggio dei risultati, misurazione e valutazione della performance organizzativa e individuale, rendicontazione dei risultati all'interno e all'esterno dell'Amministrazione, prosecuzione delle iniziative previste nel Piano triennale per la trasparenza e l'integrità;
- ottimizzazione dei costi e dell'efficienza del Ministero, anche attraverso la crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche in attuazione della revisione del CAD;
- rafforzamento della comunicazione interna ed esterna;
- valorizzazione delle risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro.


Maurizio Lupi