



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

infrastrutture e dell'ex Ministero dei trasporti. Il prodursi delle note misure di contenimento della spesa hanno talmente ridotto le dotazioni di bilancio fino ad intaccare la soglia di risorse per spese imprescindibili per il funzionamento degli uffici.

Ciò ha indotto ad intraprendere una serie di misure di revisione della spesa e di riorganizzazione del Ministero anche in attuazione dei previsti adempimenti di "spending review".

1. FORMAZIONE DI DEBITI

a. QUADRO DI RIFERIMENTO

In via preliminare si osserva che i tagli degli stanziamenti di bilancio sui capitoli appartenenti alla categoria dei consumi intermedi, disposti negli ultimi esercizi finanziari sia da legge di bilancio che a seguito di ulteriori disposizioni normative e da relativi accantonamenti, diventano sempre più consistenti ed impediscono quindi di ricorrere, se non in misura ridotta, all'utilizzo di strumenti di flessibilità e di programmazione. In particolare, l'incertezza sulla effettiva disponibilità delle risorse, che vengono assegnate in diversi momenti dell'esercizio finanziario su alcuni capitoli alimentati da riassegnazioni in corso d'anno e spesso a chiusura dell'esercizio finanziario, comporta la necessità di rimodulare una programmazione contabile di partenza (crono programmi) con ripercussioni e rallentamenti sul funzionamento degli uffici, sia della sede centrale che di quella periferica, sui servizi all'utenza e sull'erogazione dei finanziamenti legislativamente previsti.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

La riduzione degli stanziamenti, subita il più delle volte con meri tagli lineari, è infatti intervenuta su aree di spesa a forte rigidità senza un preliminare esame degli effetti sulle situazioni organizzative e funzionali che questa Amministrazione avrebbe dovuto affrontare.

Le implicazioni sono risultate ancora più negative per effetto della complessità della struttura organizzativa distribuita sul territorio nazionale e dei numerosi provvedimenti di riordino del Ministero stesso che ha vissuto nell'ultimo decennio radicali modifiche istituzionali.

Si è cercato, pertanto, negli ultimi anni di focalizzare l'attenzione sulla razionalizzazione della spesa per beni e servizi con l'obiettivo di migliorare la qualità degli acquisti, la rapidità delle procedure di approvvigionamento pubblico e la riduzione dei costi, mantenendo l'efficacia e l'efficienza del Ministero nello svolgimento dei propri compiti istituzionali assegnati.

Per quanto riguarda la procedura di acquisto dei beni di facile consumo, vengono utilizzate le convenzioni CONSIP, nonché il mercato elettronico CONSIP per acquisti di beni e servizi sotto la soglia stabilita dalla normativa (decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" ed in particolare art. 125 recante le modalità di acquisizione dei lavori, servizi e forniture in economia; D.P.R. n. 207 del 5/10/2010 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE").

Com'è noto questa Amministrazione si avvale del sistema informativo e informatico messo a disposizione dal MEF (sistema SICOGI) per la gestione dei fondi



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

di bilancio di pertinenza. Tale sistema consente di monitorare costantemente i flussi finanziari ed economici. Al riguardo si segnala che a partire dall'esercizio finanziario 2012, anche le strutture periferiche dell'Amministrazione - Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche e gli Uffici della Motorizzazione - utilizzano il richiamato sistema SICOGE.

b. SITUAZIONE DEBITORIA

Il valore della situazione debitoria complessiva, comunicata in esito della ricognizione ai sensi dell'articolo 5, commi 1 e 2, del D.L.35/2013, è pari ad euro 153.059.279,34.

A fronte del richiamato debito il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze n. 40124, emanato in attuazione della richiamata disposizione legislativa, ha assegnato a questo Ministero la somma di euro 31.765.345,00.

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.

Al riguardo, si forniscono di seguito taluni essenziali elementi di valutazione.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Spese postali

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, unitamente agli insufficienti stanziamenti di bilancio ha favorito l'accumularsi di debiti nei confronti di Poste Italiane.

A partire dal mese di giugno 2012 questa Amministrazione ha avviato un lavoro di ricognizione contabile atto a rilevare l'effettiva entità di esposizione debitoria nei confronti di Poste italiane. Il lavoro ha permesso di isolare gli atti contabili di propria competenza e di avviare un complesso lavoro di ricerca e di analisi dei documenti contabili.

Si premette 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, consentirà di



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

abbattere notevolmente i costi di spedizione. Il processo è stato avviato, ma risultati significativi saranno visibili nei prossimi anni.

2. Semplificazione della gestione contabile attraverso una razionalizzazione dei conti contrattuali e di credito, coerenti con il recente assetto organizzativo.
3. Per ridurre i costi di spedizione analogica è in corso di valutazione l'internalizzazione del servizio di affrancatura di pacchi e plichi per le sedi centrali con un abbattimento delle spese postali del 15 %.
4. Affiancare alla centralizzazione contabile delle spese postali la centralizzazione contrattuale delle stesse, prevedendo il ricorso al libero mercato, ora possibile.

Spese per tasse automobilistiche regionali e Spese per il pagamento di verbali di accertamento di contravvenzioni al Codice della Strada

Nel corso degli anni passati sono pervenute a questa Amministrazione numerose cartelle ed intimazioni di pagamento di Equitalia (con relativa iscrizione a ruolo) per mancati pagamenti della tassa automobilistica regionale "bollo auto" nei confronti della Regione Lazio per il periodo 1999/2009.

Ogni atto di pagamento ha comportato la ricostruzione storica dell'iter amministrativo relativo ad ogni singola autovettura alla quale si riferiva il bollo auto con la ricerca cartacea della documentazione (risalente anche di 20 anni) e dove non è stato possibile trovare il documento cartaceo è stata richiesta l'interrogazione presso l'Archivio Nazionale dei Veicoli del C.E.D. del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

La complessità è stata dovuta al fatto che sono arrivati avvisi che riguardavano autovetture in uso presso gli ex Ministero dei trasporti, Ministero della marina mercantile, Ministero dei lavori pubblici ed Enac con le annesse strutture periferiche ed inoltre autovetture che nel corso degli anni erano state oggetto di vendita a ditte private o per le quali si era proceduto alla radiazione delle targhe o alla loro cessione alla C.R.I., all'ex Ministero delle Finanze e al Comando generale delle Capitanerie di Porto.

Completata questa ricerca sono stati resi contatti con l'A.C.I e la Regione Lazio al fine di verificare la pretesa tributaria e quantificare il debito rimanente.

L'entità di tali partite, pur rappresentando voci debitorie di questa Amministrazione non sono state inserite nella ricognizione dello stato debitorio di cui al D.L. n. 35/2013 in quanto non presentano i requisiti di ammissibilità richiesti.

Inoltre, il problema in futuro è destinato ad estinguersi in quanto le auto in proprietà sono attualmente molto limitate e per le auto acquisite in locazione operativa il canone di gestione copre anche le spese dovute per tasse automobilistiche.

Spese per noleggio autovetture

Nella fattispecie la situazione debitoria si riferisce esclusivamente alle strutture periferiche dell'Amministrazione. Le stesse, infatti, operano sul piano amministrativo in totale autonomia mentre sul piano contabile gestiscono i fondi assegnati dalla sede centrale. A fronte di risorse finanziarie insufficienti (ad es. € 4.463,00 per l'es. fin. 2013), nonostante la razionalizzazione e riduzione della spesa



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

pubblica in materia, ad oggi la spesa in periferia è rimasta sostanzialmente invariata determinando l'accumularsi dei debiti comunicati.

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 in parola, dall'altro ridurre il fabbisogno. A tal riguardo è in corso di definizione l'elaborazione di specifiche linee guida per gli uffici periferici in materia di autovetture di servizio e di programmazione della relativa spesa da definire previo accordo con la sede centrale.

Canoni e fornitura beni mobili

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 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 rilevante, 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).

Per quanto attiene le spese di forniture per gli uffici si assicura di procedere ad una drastica riduzione dell'acquisto di beni mobili utilizzando quelli già



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

disponibili. Relativamente alle forniture per il materiale di facile consumo è stata predisposta una circolare, all'inizio dell'anno, con la quale sono state sensibilizzate tutte le strutture al contenimento della spesa e fornite indicazioni per segnalare i diversi fabbisogni previa autorizzazione dei dirigenti responsabili. Per le spese telefoniche, già dal 2012, si è aderito ad una nuova convenzione Consip, che ha comportato significative riduzioni della spesa. Inoltre, sono state ridotte di circa il 50% le spese per la telefonia mobile di servizio. Sui contratti relativi ai servizi comuni (manutenzione, facchinaggio, giardinaggio, reception e vigilanza) l'Amministrazione ha aderito alla convenzione di Global Service a mezzo Consip che si attiverà dal prossimo 1 Luglio e comporterà una riduzione di spesa.

Da ultimo per quanto attiene le spese per utenze pur se incomprimibili, tenuto conto della natura delle stesse, sono in corso approfondimenti con i competenti uffici per l'accorpamento e la chiusura di strutture.

Spese sanitarie

Parimenti incomprimibili sono da considerare le spese sanitarie, 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. Su tale tipologia del debito incidono sia le visite fiscali che i contratti per lo svolgimento delle funzioni del Medico Competente per la sicurezza sui luoghi di lavoro.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Corre l'obbligo 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, nonché per ispezioni e vigilanza di competenza dei provveditorati interregionali alle OOPP, nell'esercizio 2012 il Provveditorato Abruzzo non ha potuto provvedere al rimborso medesimo pure rientrando tra i compiti di istituto ed il cui mancato svolgimento può determinare un disservizio dell'utenza.

c. MECCANISMI DI FORMAZIONE DI DEBITI

Ai sensi del decreto legge 8 aprile 2013 n. 35 oltre che per il ripianamento dei debiti pregressi relativi a capitoli di spesa della categoria economica 2, è stato possibile segnalare anche debiti maturati per appalti e prestazioni professionali.

Ciò ha comportato per questa amministrazione la comunicazione di un notevole importo costituito prevalentemente da spese per i progetti speciali del Mezzogiorno (ex Agensud) ma anche per spese relative a lavori per la manutenzione di edifici demaniali.

Le assegnazioni su capitoli di bilancio della categoria investimenti negli ultimi anni hanno subito notevoli riduzioni non consentendo in alcuni casi neppure la



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

conclusione di lavori in corso tanto da essere costretti alla risoluzione dei relativi contratti.

QUADRO RIEPILOGATIVO DELLA CONSISTENZA DEI DEBITI

TIPOLOGIA SPESE	TOTALE DEBITI NON ASSENTITI	UFFICIO	CAPITOLI
FITTI ED ONERI ACCESSORI	76.782,48	D.G. EDILIZIA	1617/19 (cdr. 2)
FONDO OPERE	2.900.000,00	D.G. EDILIZIA	7340/1 (cdr. 2)
SPESE EDILIZIA CARCERARIA	280.020,45	D.G. EDILIZIA	7473/1 (cdr. 2)
SPESE PROGETTI SPECIALI MEZZOGIORNO	117.131.692,91	D.G. EDILIZIA	7544/1 (cdr. 2)
CANONI	44.719,54	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1238/16 (cdr. 2) - 1232/26 (cdr. 3)
ESERCIZIO MEZZI DI TRASPORTO	389,18	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/33 (cdr. 3) motorizzazioni
SPESE POSTALI CdR 3	4.377,67	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/11 (cdr. 3) - motorizzazioni
SPESE SANITARIE	110.479,09	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1185/1 (cdr. 2) - 1238/6 (cdr. 2) - 1232/7 (cdr. 3)
MISSIONI ITALIA	2.674,23	SPESE UFFICI PERIFERICI	1208/2 (cdr. 2)
SPESE FUNZIONAMENTO COMMISSIONI	3.060,29	SPESE UFFICI PERIFERICI	1232/16 (cdr. 3)
SPESE FUNZIONAMENTO UFFICI PERIFERICI	56.981,62	SPESE UFFICI PERIFERICI	1208/1 - 1210/1 - 1238/1 (cdr. 2)
SPESE PER FITTI PASSIVI	19.470,27	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/17 (cdr. 3)
SPESE SISTEMI INFORMATIVI	224.213,94	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/18 (cdr. 3)
SPESE PER CANCELLERIA	7.678,63	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/19 (cdr. 3)
SPESE PER TASSE RIFIUTI URBANI	4.598,73	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/40 (cdr. 3)
SPESE GESTIONE ATTREZZATURE TECNICHE	12.618,63	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1235/1 (cdr. 3)
SPESE ALBO AUTOTRASPORTATORI	404.050,17	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1294/1-1330/1-1330/3 (cdr. 3)
SPESE PER MANUTENZIONE, RIPARAZIONE PORTI	215,20	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1380/1 (cdr. 3)
SPESE INVESTIMENTO TRASPORTI TERRESTRI	9.054,96	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	7110/1 (cdr. 3)
SPESE PER FORMAZIONE	851,65	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/8 (cdr. 3)



P.L. 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.

Per le situazioni debitorie non assentite dal DMT n. 40124 del 15 maggio 2013 e per quelle emerse in fase successiva alla ricognizione ex articolo 5, D.L. n. 35/2013, questa Amministrazione, con l'ausilio ed il supporto tecnico degli uffici a cui è stata assegnata la gestione contabile dei capitoli a cui le spese si riferiscono, sta elaborando un Piano di rientro che definisce sia le risorse da utilizzare per il Piano medesimo che le strategie di intervento strutturali/organizzative che inducano ad evitare, fermi restando gli attuali stanziamenti, il prodursi di nuove situazioni debitorie nel corso dei prossimi esercizi finanziari.

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 stato avviato 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



Pl. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

funzionamento, già da diversi esercizi finanziari in estrema sofferenza. Queste valutazioni sono condotte 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. In base a tali considerazioni sono state dal 2012 completate le seguenti operazioni:

- Già effettuata la chiusura delle sedi di Roma – via Ciamarra – e di Palermo - Via Morselli ,4 ;
- In Emilia Romagna è in fase di completamento la chiusura dell'Ufficio Operativo di Forlì con trasferimento del personale presso l'omonimo ufficio di Ravenna ed è già avvenuta la riduzione di superfici a Bologna – Piazza dell'VIII Agosto, e ad Ancona – Via Vecchini, 3;
- l'Ufficio Tecnico Dighe ha effettuato la rescissione del contratto relativo allo stabile, sede dell'Ufficio Dighe, sito in Perugia, Via Scarlatti, 35 con il conseguente spostamento presso la sede del Provveditorato di Perugia.

L'Amministrazione, al fine di completare il quadro complessivo delle dismissioni di immobili e/o accorpamenti presso altre sedi, sta effettuando i necessari approfondimenti con i responsabili degli uffici periferici.

Tali argomentazioni sono state più volte anche 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.


Maurizio Lupi



ALLEGATO N. 3



Al Ministro
delle infrastrutture e dei trasporti

Prot. n. 204/3.3/01V

Roma, 28/02/2011

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;

VISTA la legge 15 luglio 2002, n. 145, recante “Disposizioni per il riordino della dirigenza statale e per favorire lo scambio di esperienze e l’interazione tra pubblico e privato”;

VISTA la legge 14 luglio 2008, n. 121, di conversione del decreto legge 16 maggio 2008, n. 85, recante “Disposizioni urgenti per l’adeguamento delle strutture di Governo in applicazione dell’articolo 1, commi 376 e 377, della legge 24 dicembre 2007, n. 244” e, in particolare, l’articolo 1, che ha previsto l’accorpamento dell’ex Ministero delle infrastrutture e dell’ex Ministero dei trasporti nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

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 riforma della contabilità e finanza pubblica;

VISTO il decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, recante “Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica”;

VISTA la legge 13 dicembre 2010, n. 220, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2011)”;

VISTA la legge 13 dicembre 2010, n. 221, recante “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e per il triennio 2011-2013”;

VISTI i decreti del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211 e n. 212, recanti rispettivamente la “riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti” e la “riorganizzazione degli uffici di diretta collaborazione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”;

VISTE le direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri 15 novembre 2001, 8 novembre 2002, 27 dicembre 2004, 12 marzo 2007, 25 febbraio 2009 recanti gli indirizzi per la programmazione strategica e la predisposizione delle direttive generali dei Ministri per l'attività amministrativa e la gestione;

VISTO il programma di Governo;

VISTA la decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013 e, in particolare, l'Allegato “Infrastrutture”;

VISTA la versione preliminare del Piano Nazionale delle Riforme approvata dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 5 novembre 2010;

VISTO l'atto di indirizzo ministeriale 26 febbraio 2010, n. 176, con il quale sono state individuate le priorità politiche da realizzarsi nel 2011 e sono stati forniti “indirizzi per la programmazione strategica e la predisposizione della direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”;

VISTA la direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2011 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2010 n. 470/3.1/OIV;

VISTO il Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2011 - 2013 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, approvato, ai sensi degli articoli 11, comma 2, e 15, comma 2, del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, con decreto ministeriale 31 gennaio 2011, n. 30;

VISTO il Piano della performance 2011 - 2013 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, approvato, ai sensi degli articoli 10 e 15 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, con decreto ministeriale 31 gennaio 2011, n. 31;

EMANA

la seguente direttiva

ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITA' POLITICHE DA REALIZZARSI NEL 2012

1. QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

1.1 EUROPA 2020

Com'è noto, per uscire dalla crisi e rilanciare l'economia dell'Unione Europea per il prossimo decennio, il Consiglio europeo dei Capi di Stato e di Governo, nel corso del 2010, ha adottato, su proposta della Commissione, la strategia "Europa 2020", che succede alla precedente di Lisbona, individuando per tutti gli Stati membri tre priorità da realizzare, mediante azioni concrete a livello europeo e nazionale, entro il 2020:

- crescita intelligente: sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione;
- crescita sostenibile: promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva;
- crescita inclusiva: promuovere un'economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale.

Attraverso le azioni finalizzate ai tre tipi di crescita suindicati, l'UE si propone di raggiungere, nel predetto arco temporale, cinque traguardi principali, che i

Paesi membri dovranno tradurre in obiettivi nazionali definiti in funzione delle situazioni di partenza:

- ✓ innalzamento del tasso di occupazione ad almeno il 75% (oggi al 69%);
- ✓ aumento della spesa per ricerca e sviluppo al 3% del prodotto interno lordo. Attualmente quest'ultima rappresenta soltanto il 2% del PIL, un livello di gran lunga inferiore a quello di USA e Giappone;
- ✓ raggiungimento degli ambiziosi obiettivi in materia di contrasto ai cambiamenti climatici: +20% di produzione di energia da fonti rinnovabili, +20% di risparmio energetico, -20% di emissioni di gas serra rispetto ai livelli del 1990 o del 30%, se sussistono le necessarie condizioni;
- ✓ riduzione del tasso di povertà del 25%, in modo da consentire a circa venti milioni di cittadini europei di superare l'attuale condizione di indigenza;
- ✓ riduzione, nel campo dell'istruzione, della percentuale di abbandono scolastico (oggi al 15%) al di sotto della soglia del 10%; incremento dal 31% al 41% della percentuale della popolazione con età pari o superiore a trenta anni in possesso di un diploma di laurea o titolo di studio universitario equipollente.

Per raggiungere questi traguardi, la predetta strategia ha lanciato sette iniziative fondamentali intorno alle quali catalizzare i progressi relativi a ciascun tema prioritario:

- ❖ "L'Unione dell'innovazione" per migliorare le condizioni generali e l'accesso ai finanziamenti per la ricerca e l'innovazione, facendo in modo che le idee innovative si trasformino in nuovi prodotti e servizi tali da stimolare la crescita e l'occupazione;
- ❖ "Youth on the move" ("Gioventù in movimento") per migliorare l'efficienza dei sistemi di insegnamento e agevolare l'ingresso dei giovani nel mercato del lavoro;
- ❖ "Un'agenda europea del digitale" per accelerare la diffusione di internet ad alta velocità e sfruttare i vantaggi di un mercato unico del digitale per famiglie e imprese;
- ❖ "Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse" per contribuire a scindere la crescita economica dall'uso delle risorse, favorire il passaggio a un'economia a basse emissioni di carbonio, incrementare l'uso delle fonti di energia rinnovabile, modernizzare il settore dei trasporti e promuovere l'efficienza energetica;
- ❖ "Una politica industriale per l'era della globalizzazione" onde migliorare il clima imprenditoriale, specialmente per le PMI, e favorire lo sviluppo di una base industriale solida e sostenibile in grado di competere su scala mondiale;
- ❖ "Un'agenda per nuove competenze e nuovi posti di lavoro" onde modernizzare i mercati occupazionali e consentire alle persone di migliorare le proprie competenze in tutto l'arco della vita al fine di aumentare la