

Illustre Presidente, colleghi Senatori,

sono onorato di presentare qui le linee programmatiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il nostro impegno è rispettare il Contratto di governo, ascoltando le istanze che ci verranno dal Parlamento, nell'esercizio delle sue funzioni di indirizzo e di controllo.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è un dicastero che può intervenire sulla quotidianità delle persone, incidendo sul miglioramento degli spostamenti e dunque sulla qualità della vita. Ma è anche il “ministero del viaggio” e nulla più del viaggio può far crescere, progredire, migliorare e, in definitiva, può far sognare le persone.

Proprio nell'ottica di un miglioramento vero della qualità della vita, la cifra del nostro lavoro non sarà continuare a foraggiare grandi opere mastodontiche e dispendiose, ma dotare il Paese di una rete di tante piccole opere diffuse, che servano realmente ai cittadini. Penso alla manutenzione dei ponti e delle strade, alla creazione di varianti autostradali, alla riqualificazione del tessuto urbano.

Per una programmazione oculata delle opere, potenzieremo la project review affidata alla Struttura Tecnica di Missione, che ha il compito di analizzare tutti i progetti già in essere e quelli ancora da finanziare, secondo un'attenta analisi costi-benefici. Punteremo inoltre su una minore discrezionalità nella scelta delle priorità e su una maggiore capacità progettuale, per evitare in radice fenomeni di corruzione e di illegalità. Senza dimenticare l'esigenza di puntare sull'intermodalità e, quindi, di spostare i fondi sul ferro; questo significa aumentare gli investimenti soprattutto sulle tratte regionali e migliorare la manutenzione della rete. Centrale sarà il nostro impegno per rendere più efficiente il servizio ferroviario e garantire, in particolar modo ai pendolari, viaggi puntuali, comodi e sicuri.

Proprio sulla sicurezza permettetemi di soffermarmi. Lavoreremo con tutti i mezzi a nostra disposizione per dare più tutela a tutti gli spostamenti, che siano in treno, in auto, in moto o in bicicletta. A partire dall'implementazione di campagne di consapevolezza culturale. Bisogna usare correttamente qualsiasi mezzo e qualsiasi strumento o presidio di sicurezza. Questo è il messaggio che vogliamo e dobbiamo veicolare: salva la vita a noi stessi e agli altri.

In tal senso investiremo soldi pubblici per garantire l'installazione di sensori anti abbandono sui seggiolini auto per i bimbi, ed evitare tante morti assurde per una dimenticanza tanto banale quanto tragica.

Inoltre, colgo questa occasione per annunciarvi che stiamo lavorando a un piano di incentivi per quegli enti locali che metteranno in campo tutte le politiche e gli strumenti utili allo scopo di diminuire le vittime della strada sul loro territorio. Il bollettino dei morti per incidenti stradali nel 2017 è peggiorato, parliamo di 95 vittime in più rispetto al 2016, oltre 3.300 in totale. E io non posso accettare, non posso tollerare questi dati. L'Europa punta a zero morti nel 2050, ma l'Italia è totalmente fuori target e ha già perso incentivi economici dall'Ue per colpa degli obiettivi mancati. Dobbiamo recuperare il gap e possiamo farlo anche investendo sulla capacità delle buone amministrazioni locali di rendere le proprie strade più sicure. Ma, come dicevo, serve una forte azione culturale accanto ad interventi normativi ed infrastrutturali che consentano l'abbattimento del traffico veicolare privato, in modo da rendere, soprattutto in città, la mobilità in auto più lenta e regolare.

Investiremo inoltre delle risorse pubbliche per attuare un serio piano nazionale per le piste ciclabili, che spinga verso una mobilità dolce e green e garantisca più tutele per i ciclisti. Soldi pubblici verranno anche investiti sulla mobilità elettrica: è nostra intenzione lavorare per un futuro a basse o zero emissioni. E cercheremo di arrivare all'obiettivo di zero macchine inquinanti in circolazione entro il 2030.

Infine, non possiamo non parlare dell'edilizia di qualità e degli appalti pubblici. La tecnologia ci apre in tal senso scenari molto interessanti. Lavoreremo per implementare l'utilizzo nelle opere pubbliche del Bim, ovvero un sistema aperto di pianificazione, realizzazione e gestione delle costruzioni. Uno strumento innovativo che, tramite la condivisione digitale, può far risparmiare fino a 30 miliardi di euro negli appalti pubblici e che migliora nettamente sia il lavoro dei professionisti del settore edile sia la qualità della vita di chi poi dovrà abitare e utilizzare quelle opere.

PAUSA

Andrò ora a descrivervi nel dettaglio le linee programmatiche del mio dicastero.

Mobilità sostenibile

La mobilità collettiva, pulita e dolce rappresenta uno dei punti cardine delle linee di intervento dell'Esecutivo del cambiamento e di questo Ministero.

In tema di mobilità sostenibile, come riportato nel contratto di governo, è necessario avviare un percorso finalizzato alla progressiva riduzione dell'utilizzo di autoveicoli diesel e benzina. Il fine è ridurre l'inquinamento per contribuire concretamente a conseguire gli obiettivi contenuti nell'accordo di Parigi.

Investiremo nell'acquisto di veicoli ibridi ed elettrici e negli incentivi per interventi di retrofit per veicoli a combustione interna. Il contributo concesso, che dovrà essere attentamente aggiornato sulla base del tasso di diminuzione dei prezzi internazionali delle vetture elettriche, servirà a rafforzare la presenza sul territorio di un efficiente sistema infrastrutturale di ricarica.

Introdurremo e esploreremo anche altre azioni di accompagnamento, quali ad esempio meccanismi premiali per l'incentivazione dei mezzi a bassissime emissioni, applicando la regola comunitaria del "chi inquina paga".

Abbiamo predisposto un disegno di legge sulla mobilità sostenibile che punta a sostituire gli automezzi e le attrezzature alimentati con motori endotermici con automezzi e attrezzature a trazione elettrica, negli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia. Aeroporti che sono gate intercontinentali e primo biglietto da visita del nostro Paese.

Faremo in modo che il Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici assicuri una copertura capillare su tutto il territorio nazionale.

Nelle città, che rappresentano i nodi strategici della rete di mobilità sostenibile, è di fondamentale importanza implementare i PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile), in linea con le Linee Guida della Commissione europea, per dotare le aree metropolitane di una adeguata offerta di trasporto, sostenibile e sicuro, seguendo principi di “integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.” Il PUMS, infatti, si basa sull’intermodalità, sul potenziamento e sullo sviluppo di linee metropolitane, tranviarie e dei sistemi ferroviari metropolitani integrati e interconnessi tra loro, sulla mobilità ciclo-pedonale e sulla sharing mobility, con un parallelo e sostanziale miglioramento della qualità ed efficienza del servizio di trasporto pubblico locale. È quindi necessario concedere spazi pubblici per il car-sharing a fronte di quote crescenti di vetture elettriche.

Incentiveremo lo sviluppo delle reti ciclabili urbane ed extra urbane e di un sistema di bike-sharing capace di integrare differenti sistemi di mobilità su ferro e su gomma.

Investiremo nella creazione di ciclostazioni in prossimità dei parcheggi intermodali, delle stazioni ferroviarie, metropolitane e degli autobus, nonché prossime ai siti di interesse turistico.

Abbiamo confermato lo stanziamento complessivo di 361,78 milioni di euro per la nascita del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche, un’infrastruttura che promuove la mobilità “dolce” e crea una ulteriore attrattiva legata alle biciclette e al turismo

sostenibile. Lo schema di decreto è pronto e individua i criteri di ripartizione delle risorse per il 2016/19.

Per la ripartizione delle risorse stanziare, quindi, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attende solo l'invio da parte delle Regioni degli studi di fattibilità, che abbiamo provveduto a sollecitare.

Il sistema delle ciclovie turistiche è una realtà fatta di centinaia di chilometri di percorsi ciclabili: dal Grab di Roma, il Grande raccordo ciclabile, alle ciclovie del Sole e del Vento (Verona-Firenze e Venezia-Torino); dalla ciclovia dell'Acquedotto pugliese a quelle del Garda, della Sardegna e della Magna Grecia; e poi la ciclovia Tirrenica, la ciclovia Adriatica e la Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia. Si tratta di un importante investimento per il destino economico di tante aree del Paese: finalmente si punta su opere in perfetta simbiosi con il territorio circostante, sulla mobilità sostenibile e su una forma di turismo che porterà certamente nuovi posti di lavoro e opportunità economiche per i luoghi interessati. Novità per i ciclisti saranno contenute anche in una riforma del codice della strada.

Mi preme sottolineare che le ciclovie turistiche rappresentano solo il primo passo verso il Piano Nazionale delle Ciclabili, che costituirà un'alternativa strutturale per la mobilità quotidiana.

Sul fronte della smart mobility, in particolare della guida autonoma, stiamo sperimentando a Torino e a Modena quello che poi metteremo in atto su scala nazionale in relazione al progetto 'Smart Road'. Si punta a creare infrastrutture stradali su cui, grazie ad un processo di trasformazione digitale, verranno introdotte piattaforme di osservazione e monitoraggio del traffico, modelli di elaborazione dei dati e delle informazioni, servizi avanzati ai gestori delle infrastrutture, alla Pubblica Amministrazione e agli utenti della strada. L'obiettivo è creare un ecosistema tecnologico, fondato sui Big Data, favorevole alla sinergia tra infrastrutture e veicoli

di nuova generazione, per migliorare la sicurezza e la fluidità del traffico.

Più in generale, sono convinto che le decisioni politiche debbano essere sempre fondate su dati scientifici e inequivocabili e non su criteri arbitrari o opportunistici.

Sicurezza stradale (Codice della strada)

Il bollettino degli incidenti stradali segna un tragico aumento: nel 2017 sono morte 95 persone in più rispetto all'anno precedente, raggiungendo la cifra di 3378 vittime. In totale quasi 10 morti al giorno: numeri inaccettabili per un Paese civile!

Pochi sanno che l'Unione europea ha posto ai Paesi membri l'obiettivo di dimezzare entro il 2020 il numero delle vittime della strada, per arrivare poi a zero morti nel 2050. L'Italia sta miseramente fallendo, perciò vogliamo invertire la rotta, premiando gli Enti locali virtuosi in grado di ridurre il numero di incidenti sulle loro strade.

A breve sarà discusso il decreto attuativo che obbliga i concessionari autostradali a mettere in sicurezza i guard rail dei percorsi su cui si registra un maggior numero di incidenti.

E' nostra intenzione inoltre modificare il Codice della Strada per implementare la sicurezza in favore dell'utenza cosiddetta vulnerabile, nello specifico bambini e ciclisti. Il Governo intende mettere il traffico a dieta e rendere più pulite e vivibili le nostre città.

Nelle more di una revisione più generale, da subito vogliamo procedere alla modifica dell'art. 172 del Codice, prevedendo l'obbligo di installare dispositivi anti abbandono dei bambini sui seggiolini auto. La novità renderà obbligatorio l'acquisto di un dispositivo elettronico che avvisa di aver dimenticato il proprio figlio in auto. Un modello come quello già in uso negli Stati Uniti. A sostegno dell'acquisto saranno previsti incentivi fiscali.

Ulteriori norme riguarderanno la sicurezza dei ciclisti. Si prevede ad esempio che le biciclette possano circolare nelle nelle strade riservate al trasporto pubblico locale di linea nelle città, in presenza dei necessari requisiti di sicurezza. Verranno inoltre previste linee di arresto avanzate per i ciclisti ai semafori e si renderà più facile il trasporto di biciclette sugli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea.

Inoltre puntiamo a permettere ai motorini elettrici di potenza superiore ad 11 Kw, che possono essere guidati solo da maggiorenni, di circolare nelle autostrade e nelle principali strade extraurbane. Una misura che andrà a colmare un vuoto normativo e che ha l'obiettivo di incentivare l'uso di mezzi di trasporto a bassa emissione.

Riteniamo che solo un utente ben informato sui rischi conseguenti a condotte sbagliate alla guida possa evitare di recare danno a sé e agli altri. Per questo, promuoveremo campagne di sensibilizzazione culturale e di educazione stradale.

Costruire digitale

Rilanceremo il settore delle costruzioni, con un occhio di riguardo verso una gestione sostenibile del suolo occupato, attraverso un'adeguata politica che promuova la rigenerazione urbana.

Ripenseremo completamente il modello urbanistico e il rapporto tra abitato e ambiente, anche rispetto agli spazi pubblici. Le parole d'ordine sono: riuso, riqualificazione e rigenerazione contro il nuovo consumo di suolo; programmazione, regole semplici che favoriscano trasparenza e legalità, controlli efficaci e sanzioni che facciano davvero da deterrente.

Oltre a regole chiare e cogenti, lo Stato userà leve, fiscali o comunque incentivanti, per incoraggiare un'edilizia di qualità.

Punteremo sulla stabilizzazione delle detrazioni fiscali come l'ecobonus.

È inoltre intenzione di questa Amministrazione facilitare il più possibile il ricorso al sismabonus. Questo strumento, infatti, non è stato ancora in grado di esprimere tutto il suo potenziale. Introdurremo quindi tipologie di certificazioni capaci di garantire i crediti di imposta, coinvolgere imprese certificate e semplificare le attività delle amministrazioni locali. Come? Attraverso la predisposizione di contratti differenziati per tipologia di intervento.

In generale, le ristrutturazioni rappresentano l'unico ramo dell'edilizia che ha resistito alla crisi e stiamo parlando di interventi in grado di generare molti più posti di lavoro rispetto a certe cattedrali nel deserto che invece ingrassano solo chi le realizza.

Riqualificazione immobiliare per noi significa progettare edifici integrati in un quartiere intelligente, che rappresentano un primo passo verso la città elettrica intesa come un insieme di “sistemi intelligenti” che agiscono e interagiscono in maniera preventiva.

Un grande aiuto ci arriverà dall'innovazione e dal digitale, in particolare dalla interazione degli oggetti di uso quotidiano che comunicheranno tra loro e ci aiuteranno a migliorare la vita di tutti i giorni. Sto parlando dell'“Internet delle cose” che questo Ministero contribuirà a diffondere, rendendolo una realtà accessibile a tutti.

Investiremo sulla digitalizzazione nel settore edile, consapevoli che attraverso la costruzione digitale si guadagna in termini di qualità della vita: basta soltanto citare il Bim (Building Information Modeling), cioè un modo di progettazione digitale che consente di condividere su piattaforme informatiche i dati dei progetti. È un modello in grado di ottimizzare i costi e i tempi della realizzazione e della manutenzione. Una autentica svolta anche per gli appalti pubblici.

La possibilità di lavorare su un principio di apertura come “Open Bim” rappresenta un vantaggio irrinunciabile: ora si tratta di spingere sull'acceleratore per rendere il

prima possibile operativa una piattaforma digitale di questo tipo. Il Ministero sosterrà il ruolo dell'Italia nella realizzazione della piattaforma europea, ma è altrettanto fondamentale aiutare le amministrazioni pubbliche e le stazioni appaltanti a progettare in Bim: una sfida tanto impegnativa quanto ineludibile!

Efficientamento del Ministero e transizione digitale

Uno degli obiettivi cardine della nostra azione di Governo e sul quale siamo impegnati fin dal primo giorno del nostro insediamento riguarda l'efficientamento di questo Ministero soprattutto in chiave di trasparenza.

Un primo punto è l'istituzione di un registro degli ingressi con il quale deve essere certificata la presenza negli uffici del Ministero dei diversi portatori di interessi, cittadini, imprese ed istituzioni varie. Tutti i cittadini dovranno sapere, in piena trasparenza, chiunque sia venuto all'interno del palazzo e di cosa si sia parlato.

Fondamentale, in ottica di efficientamento e trasparenza, sarà lavorare sulla semplificazione e la digitalizzazione dei processi, realizzando ciò che definiamo la "Transizione digitale". Su questo versante abbiamo istituito un tavolo tecnico composto da professionisti di altissimo profilo e competenza. L'obiettivo è di implementare e completare la semplificazione amministrativa e la c.d. digitalizzazione del MIT, affinché il ministero operi in modalità nativamente digitale, così da assicurare la qualità dell'azione amministrativa e dei servizi on line, garantire concretamente il diritto di accesso ai dati e ai documenti e abbattere i costi di amministrazioni analogiche con procedimenti lunghi, ridondanti, costosi, per contribuire al governo del Paese attraverso dati di qualità, aggiornati, completi, accessibili, aperti. Si intende dunque far sì che la transizione digitale del MIT diventi una good practice, orientata ai suoi stakeholder e di esempio/modello per le altre amministrazioni, in applicazione del principio di leale collaborazione.

Attraverso la digitalizzazione dell'intera attività amministrativa i cittadini, le imprese

e le diverse istituzioni potranno accedere alle informazioni ed ai documenti di cui necessitano direttamente da una postazione informatica di cui dispongono.

Significativo cambiamento si avrà nella definizione di un nuovo sistema di valutazione delle performance dei dirigenti, il cui lavoro sarà valutato in ottica di semplificazione e digitalizzazione, ponendo tra gli obiettivi di performance l'implementazione del Codice dell'amministrazione digitale e l'attuazione della trasparenza. Sul loro raggiungimento sarà commisurata la parte della retribuzione che riguarda i risultati. Un ruolo attivo sarà svolto dai cittadini, dalle imprese e dalle varie istituzioni che sono i destinatari finali e usufruiscono dei servizi del Ministero, i quali lasceranno un giudizio sulla qualità del servizio ricevuto. Questo avrà un effetto sulla valutazione delle performance.

Grandi opere

Sull'essenziale tema delle Grandi Opere l'occasione in questione mi consentirà di ribadire quanto già esposto fin dall'avvio del nuovo Governo, formalizzando in questa sede ancora una volta la nostra posizione, nell'intento di fare chiarezza sul lavoro svolto e su quello che sarà il futuro.

Il dato da cui crediamo sia necessario partire è che negli ultimi anni è stato decretato e certificato il fallimento di un modo di intendere le grandi opere contro il quale per molto tempo è parso non ci fosse alcuna alternativa. Questo modo di intendere le grandi opere era stato letteralmente codificato fin dal 2001 nella cosiddetta "Legge Obiettivo", un programma di pianificazione di opere pubbliche che è stato al centro dell'agenda del Governo precedente, fino a quando le ennesime evidenze ne hanno mostrato i limiti; solo allora si è arrivati alla completa abrogazione della legge, sancendo così la correttezza delle idee di quanti fino a quel momento vi si erano opposti.

Non si tratta quindi, nell'approcciarsi a questo tema, di assumere posizioni che

abbiano una specifica connotazione politica, quanto anzitutto di avere chiara la realtà dei fatti e del contesto attuale e sulla base di questo procedere nell'azione politica del nuovo Governo.

In 15 anni, la Legge Obiettivo ha realizzato circa il 15% del programma iniziale, impiegando appena un terzo degli investimenti previsti. Il suo fallimento definitivo è stato accettato solo dopo l'ennesima sequela di scandali che ne hanno dimostrato la permeabilità rispetto alla corruzione, alla speculazione e all'infiltrazione delle attività criminali.

Rispetto a questo fallimento, un Governo del cambiamento deve porsi in necessaria e decisa discontinuità: per farlo, partire da posizioni preconcepite non solo non è necessario ma sarebbe deleterio. Questo Governo non può che proseguire nel solco di smantellare un modello che è già fallito e che è stato definito "criminogeno".

Questa premessa ci porta ad affermare che la priorità nella nostra azione sarà intervenire per quella che è la necessaria cura del nostro Paese dal punto di vista infrastrutturale: invece di perseguire la strada delle grandi opere faraoniche, il cui completamento e la cui messa in funzione è prevista dopo decenni, in un mondo diverso da quello per il quale sono state progettate, procederemo anzitutto per riparare, dove possibile, o sostituire, dove necessario, le opere esistenti.

Abbiamo in tutta Italia situazioni di criticità estrema dal punto di vista della viabilità, si tratti di ponti, gallerie o strade che a causa dell'incuria e del crollo degli investimenti in questi settori rischiano di perdere qualsiasi funzionalità. Abbiamo arterie stradali che attraversano i tanti piccoli comuni che sono la nostra storia e il nostro patrimonio, rendendo i viaggi su strada molto più difficili e mettendo in pericolo la vita dei cittadini. Tante opere su cui intervenire per mettere in sicurezza punti di collegamento a volte vitali per l'economia di intere zone o per fluidificare il traffico e semplificare gli spostamenti quotidiani di cittadini e merci.

Questi interventi sono in grado di mobilitare investimenti e al tempo stesso di coinvolgere imprese e realtà territoriali a livello più diretto, invertendo completamente la rotta rispetto all'azione dei precedenti Governi.

Tutto ciò non vuol dire precludere la realizzazione di tutte quelle “grandi opere” che invece sono attese da anni, condivise dai territori e necessarie allo sviluppo del Paese; in particolare, ma non solo, nel Mezzogiorno.

Questo è in generale il quadro nel quale vogliamo continuare a intervenire, che si interseca con le altre azioni programmatiche che stiamo illustrando.

Rispetto a questo programma, quanto alle azioni da realizzare restano tuttavia aperte una serie di questioni rispetto alle quali il Governo ha un programma preciso.

Per le maggiori opere figlie della “legge obiettivo” infatti, l'intendimento del Governo è quello di sottoporle ad una attenta “analisi costi-benefici”, intendimento sul quale c'è piena condivisione all'interno della maggioranza e che rappresenta, ancora una volta, l'esito razionale dell'accertato fallimento del passato, più che uno stravolgimento inatteso e imprevedibile dell'azione del Governo.

Capiamo, tuttavia, che anche soluzioni del tutto razionali e che chiunque -in assenza di un pregiudizio politico ingiustificato- sarebbe in grado di accettare, possano rappresentare qualcosa di rivoluzionario e, dunque, andiamo a definire meglio quanto stiamo illustrando.

L'analisi costi-benefici è una tecnica di valutazione utilizzata per prevedere gli effetti di un progetto, di un programma o di un investimento, verificando se, con la realizzazione dell'intervento, la società ottenga un beneficio o un costo netto. A differenza dell'analisi finanziaria, questo tipo di analisi basa il suo giudizio anche su criteri sociali e ambientali, calcolati a partire dai risultati dell'analisi finanziaria, ma soggetti alle correzioni che si rendono necessarie per derivare il complesso dei costi e

dei benefici legati all'opera sottoposta all'esame.

Non è chiaro rispetto a questo approccio quali siano le obiezioni non meramente strumentali, dal momento che sottoporre un progetto ad una revisione complessiva, che contempli anche l'abbandono del progetto laddove sia dimostrato che il complesso dei costi è superiore a quello dei benefici, avviene già comunemente per tutte le opere pubbliche ed è assolutamente doveroso, oltre che razionale, quando si tratta di opere di grande portata, per realizzare le quali occorrono decenni.

Questo tipo di analisi, che intendiamo portare avanti come cifra essenziale del nuovo Governo, ha lo scopo di massimizzare gli effetti positivi delle opere pubbliche in termini di sviluppo economico e diritto alla mobilità, riducendo al minimo quelli negativi. Le grandi opere che necessitano di questo tipo di intervento sono note: tra le altre la Gronda autostradale di Genova, l'Aeroporto di Firenze, la Pedemontana Lombarda, oltre al complesso della cosiddetta linea dell'Alta Velocità che comprende tra le altre le opere relative al Terzo Valico, il Nodo di Firenze, il collegamento tra Brescia e Padova e la tratta Torino-Lione.

Su quest'ultima in particolare non posso non tornare a ribadire quanto abbiamo sottoscritto nel "Contratto di Governo" stipulato tra le forze politiche che compongono la maggioranza parlamentare, dapprima condiviso con i cittadini e successivamente approvato da questo Parlamento con la fiducia al Governo Conte: ovvero il nostro impegno "a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia".

A questo proposito, proprio con riferimento a quest'opera è opportuno ricordare come quello che è stato annunciato e che verrà portato avanti operativamente già nelle prossime settimane, è del tutto analogo a quanto portato avanti dal Governo francese all'esito delle elezioni del 2017, avviando un piano di revisione delle infrastrutture sulla base della situazione di contesto e in particolare in relazione alla valutazione

eminentemente politica del nuovo Governo dello stato delle finanze pubbliche.

Non vi è pertanto alcuna ragione per la quale l'Italia, a prescindere dall'esito dell'analogo lavoro svolto in Francia, in applicazione del programma concordato dall'attuale maggioranza parlamentare, non ridiscuta integralmente il progetto, pur nell'applicazione dell'accordo tra i due Paesi e all'esito di una nuova valutazione complessiva di costi e benefici alla luce della situazione attuale.

I timori paventati riguardo ai possibili effetti negativi che potrebbero derivare da questo programma di elementare razionalità non hanno alcun fondamento, in quanto l'analisi sarà condotta nell'ambito della situazione di contesto e del quadro normativo vigente.

Operativamente, il principale ma non esclusivo strumento per l'analisi costi-benefici è la Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e il supporto alle funzioni di Alta Sorveglianza, ossia lo strumento di cui il Ministero si avvale per promuovere le attività tecniche ed amministrative non solo per l'adeguata e sollecita progettazione e approvazione delle infrastrutture ma anche per la vigilanza sulla realizzazione delle infrastrutture stesse.

Le risultanze del lavoro in corso da parte della Struttura di missione e degli uffici del Ministero sull'analisi costi benefici relativa alle grandi opere saranno rese note nei prossimi mesi. Sulla base di questi risultati il Governo potrà agire una volta verificata l'utilità delle singole opere e la loro sostenibilità nel contesto attuale e potrà anche valutare l'eventuale vantaggio e gli eventuali costi di tutte le alternative che saranno ipotizzate, compresa quella di recedere dalla prosecuzione dell'opera.

Proprio per la necessità di assumere queste decisioni in modo consapevole, tutti dovrebbero liberarsi dall'obbligo di difendere i contenuti analitici delle valutazioni fatte anni fa. Se fossimo stati al Governo quando queste opere vennero concepite, il fallimento catastrofico certificato dalla abrogazione della legge obiettivo non si

sarebbe mai compiuto. Ma è chiaro che attualmente il contesto di partenza è differente e del contesto specifico di ogni situazione a livello di avanzamento, sia materiale che tecnico-giuridico, l'analisi costi benefici dovrà necessariamente tenerne conto.

Investimenti e Ue

Ai fini di ogni concreta linea di indirizzo programmatico nei settori complementari delle infrastrutture e dei trasporti sarà indispensabile il ruolo del rapporto del Paese con l'Unione europea.

E' noto, infatti, quale sia il peso di questo rapporto rispetto a qualsiasi reale intento di cambiamento dello sviluppo del Paese, quale sia l'impegno in questo senso da parte del Governo Conte e come questo si sia manifestato in più occasioni.

Una delle principali soluzioni per il rilancio economico del Paese e dell'Unione europea nel suo complesso prospettata dal Governo Conte, infatti, su cui vi è anche ampia condivisione a livello teorico e una storica affermazione empirica, si concretizza in un incremento della domanda aggregata per mezzo degli investimenti, il rilancio dei quali mira ad una crescita del Pil che consenta di diminuire il rapporto Debito Pubblico / Pil, in coerenza con le esigenze di spesa corrente necessaria per attuare i provvedimenti indicati nel programma di Governo al ritmo con cui cresce il connesso gettito fiscale.

I motivi di interesse diretto da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per questo tipo di politica economica sono quindi molteplici; conseguentemente molteplici sono i contributi specifici che il Ministero può apportare in tale ambito.

E' infatti possibile rilevare la pregressa condivisione di principio sulla necessità di investimenti nel settore di competenza del Ministero. Tra le possibili tipologie di investimenti, primario rilievo hanno gli investimenti in infrastrutture, compresi quelli

in infrastrutture trasportistiche: riconoscimento di questa esigenza politica e strumentale è avvenuto, com'è noto, già all'indomani dell'avvio della corrente legislatura europea, dal momento che essa era al centro del programma della Commissione europea fin dall'atto della nomina e si è concretizzata nel cosiddetto "piano Juncker" il cui programma prevedeva propriamente un piano di investimenti infrastrutturali. L'esito del tutto insoddisfacente di quel programma e la necessità di un radicale intervento sotto questo profilo saranno oggetto dell'azione del Presidente del Consiglio e del Governo nel suo complesso: in questa sede si vuole evidenziare tuttavia come vi sia un'ampia condivisione di base sulla necessità di interventi di questo tipo e come questa condivisione possa rappresentare il fondamento della successiva condivisione sul piano negoziale.

Gli investimenti infrastrutturali, infatti, hanno la caratteristica di rientrare tra quelli classificati comunemente "ad alto moltiplicatore": dalla dimensione del moltiplicatore dipende l'efficacia degli investimenti al fine di raggiungere lo scopo l'azione del Governo in questo ambito.

Per queste ragioni sarà centrale l'interesse del Ministero per la revisione del contesto di riferimento e per l'implementazione di una riforma europea finalizzata allo scorporo dal complesso delle regole sul bilancio, degli investimenti infrastrutturali ad alto moltiplicatore.

Gli investimenti infrastrutturali, infatti, sono strumentali per l'attuabilità degli altri provvedimenti indicati come essenziali dalle forze politiche che sostengono il Governo, dal momento che gli investimenti infrastrutturali sono indicati sia come complemento necessario per piani di politiche attive per il lavoro sia come priorità per lo sviluppo delle attività imprenditoriali e per l'attrazione degli investimenti privati.

Modifica codice dei contratti pubblici

Dobbiamo ridare slancio agli appalti pubblici, che possono diventare una leva fondamentale della politica economica del Paese, garantendo sviluppo sostenibile e aumento dell'occupazione.

Negli ultimi anni, questo settore sta attraversando una fase di crisi, determinata per buona parte dalle incertezze interpretative e da talune rigidità generate dal nuovo codice dei contratti pubblici.

Un tavolo tecnico sta lavorando da oltre un mese per individuare, alla luce dell'esperienza maturata e dei problemi che sono emersi, una revisione del nuovo codice dei contratti pubblici, per far ripartire gli investimenti e liberare le energie del Paese.

Il Ministero sta lavorando, di concerto con l'Anac, per avere regole più chiare e semplici sul tema dell'affidamento degli appalti, consci del fatto che l'illegalità prolifera dove le regole sono opache e quindi di dubbia interpretazione.

Dunque, snellire le procedure non è in contraddizione con la difesa della legalità, tutt'altro.

Bisogna rendere la macchina degli appalti sempre più efficiente. Ecco perché servirà anche uno snellimento amministrativo, per esempio sul fronte delle delibere Cipe.

Bisogna collegare meglio la fase della programmazione e della definizione degli obiettivi con il lavoro progettuale delle stazioni appaltanti. È necessario alzare il livello qualitativo della progettazione, abbattendo al tempo stesso gli sprechi e i casi di incompiute. Ma, soprattutto, gli appalti pubblici necessitano di grande trasparenza per scongiurare i gravi fenomeni corruttivi e gli scandali cui assistiamo da troppo tempo.

Il settore degli appalti pubblici può e deve coniugare sburocratizzazione e rigore etico.

Trasporto pubblico locale e ferrovie regionali

La manutenzione del ferro e il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto pubblico locale saranno un ulteriore punto centrale della nostra azione di governo. Le ferrovie regionali e le tratte dei pendolari, in particolare, saranno tra le priorità assolute del mio mandato.

Bisogna avvicinare le varie aree del Paese, non solo attraverso l'Alta velocità: come in alcune esperienze internazionali (per esempio, in Germania), per diminuire i tempi di percorrenza sulle medie distanze, per chiudere le maglie dell'Alta Velocità già realizzata, è sufficiente aumentare la velocità commerciale al di sopra dei 200 km/h, utilizzando le innovazioni tecnologiche e con interventi mirati sulle linee esistenti, senza necessariamente realizzare infrastrutture ex novo, costose e spesso impattanti sul territorio.

L'Alta Velocità in Italia è un'eccellenza, ma ora la "sfida" è rappresentata dal Trasporto Pubblico Locale, che va migliorato e sviluppato integrando il modello dei treni di alta velocità.

Per ciò che concerne il trasporto ferroviario regionale, un primo importantissimo passo da compiere per rispondere ad una esigenza di mobilità veloce, sicura, sostenibile e a basso impatto ambientale è rappresentato dall'ammodernamento nonché dal potenziamento delle linee ferroviarie preesistenti.

L'ammodernamento della rete locale è tra le priorità del mio Ministero così come il garantire maggiore sicurezza agli utenti del trasporto pubblico. Gli operatori del trasporto ferroviario regionale devono fare di più e meglio per rendere sicure le loro tratte. Bisogna essere intransigenti nel dare una concessione che riguarda un servizio

pubblico essenziale quale i trasporti.

E' indispensabile garantire un livello minimo di tecnologia e di sicurezza su tutte le reti ferroviarie gestite dalle Regioni, eventualmente ricorrendo all'esperienza di Rete Ferroviaria Italiana che ha standard elevati. Le Regioni possono già stipulare accordi con RFI per l'adeguamento tecnico o l'ammodernamento delle reti di loro competenza fino ad arrivare alla possibilità di affidare ad RFI la gestione dell'infrastruttura.

Per le linee di competenza regionale che assumono rilevanza per l'infrastruttura ferroviaria nazionale (sulla base del DM del 16 aprile 2018) valuteremo con le singole Regioni interessate la possibilità di finanziare specifici progetti di ammodernamento e messa in sicurezza nonché la possibilità che la proprietà e la gestione delle stesse vengano ritrasferite allo Stato ed a RFI. Proprio a tal fine da settembre andrò personalmente sui treni e i binari che marciano male, per valutare insieme ai Presidenti delle Regioni in che modo assicurare la massima sicurezza, specie sfruttando le tecnologie già disponibili.

La nostra azione di Governo si concentrerà sulla sicurezza dei tanti pendolari che ogni giorno usano il treno, perché siamo consapevoli che la ferrovia attualmente rappresenta l'unica soluzione di mobilità sostenibile per le medie e lunghe percorrenze. Occorre inoltre recuperare risorse attraverso una politica tariffaria basata sull'analisi del rapporto tra costi e benefici, individuare e dare ascolto ai bisogni e alle esigenze del territorio coinvolgendo gli stakeholder qualificati e gli utenti.

Anche la qualità del trasporto pubblico locale ed una mobilità urbana efficiente rappresentano una vera e propria priorità nazionale. E' necessario elaborare specifici interventi funzionali a valorizzare il patrimonio esistente, allo sviluppo urbano sostenibile, all'integrazione modale e intermodale tra servizi sovvenzionati e servizi forniti in regime di libero mercato, per garantire al cittadino il diritto alla mobilità

sancito dalla Costituzione.

L'elaborazione dei criteri sulla base dei quali le Regioni dovranno definire i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale (attività prevista dal decreto 50/2017) rappresenta un'occasione imperdibile per stabilire un livello minimo di efficienza e di qualità dei servizi su base nazionale.

L'efficienza e la qualità del trasporto pubblico locale sono strettamente legate, inoltre, al rinnovo del parco mezzi (autobus, treni, ecc.). Questo Ministero, attraverso il finanziamento di uno specifico programma di rinnovo del materiale rotabile e la conseguente riduzione dell'anzianità media per essere in linea con quella europea, si pone l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio e migliorarne la sostenibilità ambientale, con particolare riferimento alle grandi aree urbane.

Capitanerie di porto – gestione flussi migratori

Sul tema migrazione, l'Italia continuerà a salvare vite umane ed è prezioso ed imprescindibile il ruolo svolto dalla Guardia Costiera italiana, che ha salvato oltre 600 mila vite negli ultimi 4 anni.

Alla luce di ciò, è necessaria un'azione di responsabilità di tutti i Paesi europei e dell'Unione europea in particolare, perché l'Italia non può essere abbandonata a se stessa e non può rimanere sola in Europa a gestire tutti i flussi. I nostri porti sono e saranno aperti a tutti coloro che rispettano il diritto internazionale ma la nostra azione di Governo è tesa ad affermare il principio che chi sbarca in Italia sbarca in Europa. In questo senso, grazie al Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, abbiamo iniziato ad ottenere i primi successi a livello europeo con la condivisione da parte degli altri Stati membri dell'accoglienza dei migranti.

Riteniamo, in tale ottica, che sia necessaria un'analisi approfondita e totale di tutta la normativa marittima internazionale, contemplando una richiesta di riforma delle

convenzioni internazionali, per gestire più correttamente le situazioni critiche.

E' concreto lo sforzo che la nostra Guardia costiera sta facendo per consentire alla Libia di presidiare meglio la propria area di mare Sar e per rendere più efficiente il Centro di coordinamento dei soccorsi di Tripoli.

Il Consiglio dei ministri del 2 luglio scorso ha approvato il provvedimento, denominato "Disposizioni urgenti per la cessione di unità navali italiane a supporto della Guardia Costiera del Ministero della difesa e degli organi per la sicurezza costiera del Ministero dell'interno libici". Con questo provvedimento il dicastero che guida, attraverso le Capitanerie di Porto-Guardia costiera, fornirà al governo di Tripoli 10 motovedette "Classe 500", più il training al personale per il loro utilizzo. Stiamo parlando di un impegno economico che sfiora gli 1,5 milioni, a fronte di un costo complessivo del provvedimento pari a circa 2,5 milioni.

Non solo, grazie a un emendamento approvato in Parlamento al decreto Motovedette, abbiamo ottenuto che il nostro Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera possa utilizzare droni per attività di ricerca e soccorso e di polizia marittima. In questo modo la Guardia costiera avrà uno strumento in più per salvare vite umane ed espletare al meglio i suoi molteplici compiti.

Porti

L'Italia per la sua collocazione geografica al centro del Mediterraneo rappresenta la naturale cerniera di collegamento per i traffici provenienti dall'Estremo e Medio Oriente verso l'Europa. Il nostro obiettivo è quello di far tornare il nostro Paese elemento centrale e propulsivo di una nuova politica di sviluppo del bacino del Mediterraneo e dell'Europa centrale, recuperando quella importanza a livello strategico che si è persa negli ultimi decenni, a favore dei porti del nord Europa e dei paesi dell'Est.

Riteniamo che connettere i porti sia il solo modo per connettere l'Italia economica all'Europa e al Mondo. Rendere connessi i porti significa connettere l'Italia dell'economia, e consentire una competitività commisurata alle sfide della concorrenza europea e a quelle poste dall'iniziativa Belt & Road Initiative (BRI), sulla quale il Mit garantisce un ruolo di regia delle iniziative attraverso la Conferenza di Coordinamento nazionale delle Autorità di sistema portuale.

Il nostro programma non parla solo di porti ma di portualità, intermodalità e autotrasporto, ricomprendendo anche servizi Ict, la catena logistica, e infrastrutture di adduzione ed ultimo miglio. Rfi, Anas e le concessionarie autostradali vigilate dal Mit concorreranno con la loro competenza progettuale e realizzativa a garantire connessioni adeguate, in grado di ridurre le esternalità negative ed i tempi di permanenza delle merci in porto.

Questo programma è ineludibilmente agganciato alla crescita della Blue Economy, per la quale sarà attivato un tavolo permanente interministeriale Mit/Mise.

Investiremo risorse adeguate per attrezzare i nostri porti con aree retro portuali capaci di garantire lo sdoganamento delle merci in loco, che devono poi essere trasportate grazie all'alta portabilità nelle destinazioni finali.

I principali porti italiani debbono essere un'area di sdoganamento merci (porti gateway), anche attraverso tecnologie che consentano di accelerare lo sdoganamento stesso, a partire dalla fase in cui la nave è ancora in mare. I porti, infatti, non possono rappresentare solo un'area di passaggio tra una nave e l'altra (porti transshipment). Uno status fortemente pregiudicato dalla recente legislazione sul riordino portuale.

I percorsi di crescita economica e commerciale dei porti dovranno contemperare le esigenze della città, del territorio retrostante e dei suoi abitanti, in un'ottica sostenibile. Nel parlare di crescita sostenibile nei porti del futuro occorre avviare percorsi di pianificazione che non siano limitati al traffico container ma che

includano merci break-bulk (le quali creano molta occupazione) nonché rinfuse liquide e solide.

Investiremo nel collegamento ferroviario dei porti italiani per favorire lo switch intermodale da gomma a ferro nel trasporto merci. Le ferrovie devono ritornare protagoniste nei porti: i porti italiani, e non sono pochi quelli importanti, risultano mal collegati alla rete ferroviaria. Senza i collegamenti con la ferrovia, i porti rischiano di trasformarsi in colli di bottiglia accessibili solo dalla rete stradale.

Il Governo intraprenderà le azioni necessarie per poter realizzare una adeguata pianificazione del proprio spazio marittimo allo scopo di contribuire allo sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, dei trasporti marittimi, della pesca e dell'acquacoltura, per la conservazione, la tutela e il miglioramento dell'ambiente, compresa la resilienza all'impatto del cambiamento climatico, promuovendo e garantendo la coesistenza delle pertinenti attività e dei pertinenti usi.

Pianificazione e risorse finanziarie saranno dedicate allo sviluppo del turismo del mare (crociere, traghetti, nautica da diporto) e al trasporto passeggeri di cabotaggio e internazionale, il quale riveste notevole importanza in alcuni contesti portuali del Paese.

Infine, il Mit, di concerto e in stretta collaborazione con il Miur, supporterà programmi per l'attivazione di nuovi percorsi professionali negli istituti superiori, di corsi di laurea triennale e magistrale, di master e corsi di formazione professionale post-laurea e corsi di dottorato per le attività scientifiche e accademiche legate alla ricerca e alla formazione nel campo della logistica marittima, dell'intermodalità e dell'autotrasporto.

Aeroporti

Anche nel settore del trasporto aereo con il mio Ministero vogliamo ribaltare l'ottica

tradizionale incentrata sulle infrastrutture e sugli investimenti a prescindere dalle reali esigenze dell'utenza e dei territori.

Il mio interesse è quello di migliorare la connettività innanzitutto delle aree remote e disagiate del Paese, da sempre messe in secondo piano rispetto ai territori economicamente più forti e maggiormente serviti da collegamenti aerei interconnessi con le altre modalità di trasporto. Pertanto, intendo promuovere una nuova visione, per la realizzazione di una rete della mobilità aerea che garantisca uguaglianza di diritti e opportunità ai cittadini e alle imprese su tutto il territorio nazionale, privilegiando le aree periferiche e indirizzando gli investimenti alla riduzione delle sperequazioni attualmente esistenti.

Garantire infrastrutture e servizi aerei efficienti alle collettività dei territori “minori” sarà una priorità di questo Governo. In particolare, è nostro intendimento assicurare una corretta competizione dei vettori che operano negli aeroporti nazionali, senza tutelare situazioni di monopolio di fatto che lasciano i passeggeri in balia di disservizi e di mancanza di tutele sia nella riprotezione dei viaggi, che nelle necessarie informazioni in caso di scioperi. I passeggeri costituiscono il fulcro del complesso mondo aeroportuale e la tutela dei loro interessi deve essere di primario rilievo per l'intero comparto. Noi daremo “voce” in primo luogo alle esigenze dei passeggeri.

Un altro settore dove ritengo sia prioritario intervenire è quello dei servizi di handling o assistenza a terra negli aeroporti. La scarsa qualità di tali servizi ha tra le sue cause un mercato frammentato, con una pluralità di operatori che utilizzano spesso soggetti terzi per la prestazione dei servizi e che sfruttano manodopera priva di qualificazione a basso costo. Naturalmente siamo anche interessati a favorire la connessione intermodale per rendere più facile l'accesso ai fruitori del trasporto aereo ed ad incentivare il trasporto merci per via aerea, ad alta deperibilità o ad alto valore aggiunto, attraverso lo sviluppo di reti logistiche dedicate.

Alitalia

Con riferimento ad Alitalia siamo convinti che non vada semplicemente salvata in un'ottica di mera sopravvivenza economica bensì rilanciata, nell'ambito di un piano strategico nazionale dei trasporti che non può prescindere dalla presenza di un vettore nazionale competitivo con il 51% in capo all'Italia e con un partner industriale in grado di farla volare.

Sono in corso da parte di questo Governo le interlocuzioni necessarie con tutti i player internazionali per assicurare un futuro a questa azienda, per tutelare al meglio le esigenze dei lavoratori e del Gruppo.

Vogliamo un risanamento di Alitalia, con l'eliminazione di tutti gli sprechi che ne hanno determinato la crisi. Vogliamo che la futura "governance" garantisca la realizzazione di un Piano industriale che sappia cogliere tutte le opportunità offerte dalle rotte internazionali non solo tradizionali ma anche verso nuove destinazioni.

Autotrasporto

Il settore dell'autotrasporto resta vitale per il traffico merci che attraversa il nostro Paese. Il sistema pulviscolare delle imprese, per quanto raccolte sotto autorevoli sigle federali, necessita un sostegno particolare, specie in chiave di lotta al dumping e all'abusivismo. È necessario proseguire sulla linea dettata dalla Road Alliance riconducendo il cabotaggio alla sua originaria natura di "attività provvisoria", prevedendo l'applicazione della nuova disciplina sul distacco dei lavoratori e rafforzando le attività di controllo sulle operazioni di cabotaggio svolte in Italia da vettori stranieri.

Rilanceremo la Consulta per l'Autotrasporto quale luogo di incontro tra stakeholder rilevanti di settore e istituzioni pubbliche.

All'allungamento dei tempi necessari per lo svolgimento degli esami per la revisione dei mezzi dovrà essere sostituito un iter più veloce valutando l'introduzione di controlli anche a officine private e la riattivazione dei Centri mobili di revisione. Il Ministero produrrà una semplificazione della prassi in materia.

In relazione al tema del trasporto eccezionale, oltre a favorire la diffusione di buone prassi come quella di protocolli di intesa inter-istituzionale, verrà steso un dossier che si possa tradurre in disegno di legge per modificare il Codice della Strada reintroducendo il vincolo del "pezzo unico indivisibile".

Per quanto riguarda la tassazione sui carburanti, in Italia eccede la media europea (71,3% contro 62,7%), ed il prezzo del gasolio in Italia è di conseguenza il più alto d'Europa. Anche per questo confermeremo i rimborsi integrali degli aumenti dell'accisa sul gasolio per gli usi commerciali, limitatamente ai veicoli meno inquinanti.

Costituiremo infine tavoli di lavoro per impostare i contenuti di forme di incentivazione per l'aggregazione delle imprese di autotrasporto; proseguire le politiche di incentivazione finalizzate allo svecchiamento del parco veicolare, al sostegno della competitività, all'acquisto di veicoli a carburanti alternativi o dual-fuel.

Anas – Ferrovie

Per quanto riguarda Anas, l'obiettivo è quello di migliorare la qualità della pianificazione e della progettazione.

Sulla questione riguardante la fusione tra Ferrovie dello Stato e Anas il Governo ha svolto un'attenta analisi avvalendosi della consultazione degli operatori interessati. Tutti hanno convenuto sulle criticità della fusione che non sarebbero state adeguatamente valutate. Le eventuali sinergie industriali, infatti, possono essere

realizzate ugualmente, a prescindere da una fusione che rappresenta un fallimento annunciato, secondo le considerazioni già svolte fin dall'annuncio dell'operazione e che hanno trovato conferma nei recenti approfondimenti del Ministero.

Concessioni autostradali

Stiamo procedendo all'aggiornamento dei Piani economico finanziari annessi alle Convenzioni che regolano le concessioni autostradali. L'indirizzo sul quale ci stiamo muovendo è quello di assicurare un livello tariffario sostenibile per l'utenza, anche commisurando le tariffe con gli investimenti, la manutenzione e i livelli di servizio offerti, prevedendo anche a carico delle società un programma di interventi finalizzati ad incrementare gli standard di sicurezza. In occasione della predisposizione degli Atti convenzionali di recepimento dell'aggiornamento dei Piani sarà comunque verificata la possibilità di adottare, su base condivisa, un adeguamento delle pattuizioni rivolto alla migliore gestione dei rapporti, onde prevenire contenziosi, ovvero finalizzate alla maggior tutela dell'interesse pubblico.

Emergenza abitativa

Particolare rilevanza nella nostra azione di governo riveste il tema che riguarda l'emergenza abitativa.

Per troppo tempo, infatti, carenze di controlli e normative confuse hanno contribuito al caos che regna sovrano in questo delicato settore.

Avere informazioni complete ed esaustive sugli immobili pubblici è il punto di partenza imprescindibile per evitare abusi e garantire maggiore giustizia sociale. Per questo il primo passo è consentire alle banche dati delle diverse Istituzioni di dialogare in modo efficace tra loro; in secondo luogo, una revisione normativa che renda più sistematica la disciplina in materia di edilizia residenziale pubblica è necessaria. Ci impegniamo a assicurare maggiori controlli e sanzioni in caso di

violazione delle regole.

Con questo Governo, il diritto alla casa sarà effettivamente garantito.

Settore idrico

Il fenomeno della siccità, da un lato, e quello delle alluvioni, dall'altro lato, rappresentano tra loro aspetti complementari che mettono in luce l'esigenza di ripensare al settore idrico, tenendo conto del bene prezioso che rappresenta l'acqua per lo sviluppo del Paese se adeguatamente invasata, non dispersa in condotte "colabrodo" e, soprattutto, conservata per fini potabili, irrigui e di produzione dell'energia elettrica. Da anni il Ministero, pur essendo competente dei 530 più grandi invasi del Paese, ha quasi dimenticato la problematica del fabbisogno idrico a favore di grandi opere, spesso di difficile e contestata realizzazione.

Il Ministero, che vigila sulle oltre 500 dighe nazionali e sulle derivazioni prioritarie, sta predisponendo un ambizioso Piano nazionale di interventi (previsto dall'art. 1, comma 516, della legge di bilancio per il 2018) che riguardano l'ampliamento e il completamento degli invasi esistenti, la realizzazione delle necessarie opere di derivazione e di interconnessione tra differenti invasi, la messa in sicurezza di acquedotti e importanti adduttori al fine di ridurre il fenomeno della dispersione dell'acqua. Ad oggi le proposte pervenute dal territorio ammontano ad oltre 3 miliardi.

Si tratta, salvo alcuni casi, di interventi di piccola rilevanza, in termini di fabbisogno finanziario, ma con una forte ricaduta economica: sono in grado di creare forte consenso locale, in quanto forniscono l'acqua alle città e all'agricoltura; non hanno impatto ambientale ma, semmai, sono diretti alla conservazione della risorsa naturale; in alcuni casi, servono a mitigare il rischio alluvioni; hanno un iter procedurale molto contenuto rispetto ad altre opere pubbliche; soprattutto, possono essere cantierabili in poco tempo e realizzabili, per l'importo contenuto, dalle imprese locali. Interventi,

quindi, che presentano le caratteristiche proprie dell'ottica dell'indirizzo politico del Ministero.

Gli interventi sono stati valutati attraverso un set di indicatori molto semplici e, quindi, condivisibili. Il Piano idrico nazionale, in corso di concertazione con le Regioni, può rappresentare un elemento di spicco nelle politiche di intervento dello Stato, per le positive ricadute in termini di sviluppo economico e di soddisfazione da parte dei cittadini.

Si proporrà, quindi, il rilancio della politica nazionale nel settore idrico, prevedendo nella direttiva annuale sugli indirizzi generali per l'attività amministrativa l'inserimento del Piano tra le priorità in tema di sicurezza e rifinanziamento.

Barriere architettoniche

Questo Governo si impegna a garantire l'accessibilità di luoghi, beni e servizi attraverso un effettivo abbattimento delle barriere architettoniche, contemplando anche un audit civico nella realizzazione di opere pubbliche.

Lavoreremo per favorire l'accesso delle persone con disabilità ad abitazioni di recente concezione o costruzione.

Demanio marittimo

A breve introdurremo una nuova norma finalizzata a rafforzare la garanzia di libero, gratuito accesso e transito al mare in favore degli utenti. Le imprese balneari dovranno posizionare un cartello davanti all'area in concessione che riporti la dicitura "Sono garantiti il libero e gratuito accesso e transito al mare".

MOBILITÀ SOSTENIBILE	3
SICUREZZA STRADALE (CODICE DELLA STRADA)	6
COSTRUIRE DIGITALE	7
EFFICIENTAMENTO DEL MINISTERO E TRANSIZIONE DIGITALE	9
GRANDI OPERE	10
INVESTIMENTI E UE	15
MODIFICA CODICE DEI CONTRATTI PUBBLICI	17
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E FERROVIE REGIONALI	18
CAPITANERIE DI PORTO – GESTIONE FLUSSI MIGRATORI	20
PORTI	21
AEROPORTI	23
ALITALIA	25
AUTOTRASPORTO	25
ANAS – FERROVIE	26
CONCESSIONI AUTOSTRADALI	27
EMERGENZA ABITATIVA	27
SETTORE IDRICO	28
BARRIERE ARCHITETTONICHE	29
DEMANIO MARITTIMO	29