



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

VISTO il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, recante “Riordino e potenziamento dei meccanismi e strumenti di monitoraggio e valutazione dei costi, dei rendimenti e dei risultati dell’attività svolta dalle amministrazioni pubbliche, a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59”, e, in particolare, l’articolo 8, concernente la direttiva generale annuale dei Ministri sull’attività amministrativa e sulla gestione;

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, recante “Norme generali sull’ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche”, e, in particolare, gli articoli 4 e 14;

VISTO il decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni e, in particolare, l’articolo 15, comma 2, lettera a), in base al quale l’organo di indirizzo politico-amministrativo emana le direttive generali contenenti gli indirizzi strategici;

VISTA la legge 31 dicembre 2009, n. 196, di contabilità e finanza pubblica e successive modificazioni;

VISTA la legge 6 novembre 2012, n. 190, e successive modificazioni, concernente le “Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell’illegalità nella pubblica amministrazione”;

VISTA la risoluzione A/70 adottata dall’Assemblea Generale delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015 “*Trasformare il nostro mondo: l’Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile*” e i suoi 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS);

VISTO l’Accordo di Parigi collegato alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, adottato a Parigi il 12 dicembre 2015, ratificato con legge 4 novembre 2016, n. 204;

VISTA la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile approvata con delibera CIPE 108 del 22 dicembre 2017;

VISTA la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 marzo 2018 “*Indirizzi per l’attuazione dell’Agenda 2030 delle Nazioni Unite e della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile*”;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2019) 650 del 17 dicembre 2019 “*Strategia annuale di crescita sostenibile*” con cui viene riorientato il ciclo del semestre europeo al conseguimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS) per sostenere “*direttamente l’Unione europea e i suoi Stati membri nel perseguimento degli OSS in tutte le politiche economiche e occupazionali, contribuendo a un’economia al servizio di tutti e garantendo la sostenibilità della crescita*”, prevedendo il monitoraggio periodico dei risultati nell’ambito dello stesso ciclo in base agli indicatori messi a punto da Eurostat;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2019) 640 - Un Green Deal europeo, programma “*per una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l’UE in una società giusta e prospera, dotata di un’economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall’uso delle risorse*” in cui è definita una tabella di marcia delle politiche e misure



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

principali necessarie per realizzare il Green Deal europeo, quale dichiaratamente parte integrante della strategia della Commissione per attuare l'Agenda ONU 2030;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 299 dell'8 luglio 2020 *“Energia per un'economia climaticamente neutra: strategia dell'UE per l'integrazione del sistema energetico”*;

VISTE le conclusioni del 17-21 luglio 2020 con cui il Consiglio europeo ha adottato la sua posizione in merito al Quadro Finanziario Pluriennale e al fondo per la ripresa dalla crisi del COVID-19 Next Generation EU, prevedendo che un obiettivo climatico generale del 30% si applicherà all'importo totale della spesa a titolo del QFP e di Next Generation EU e si tradurrà in obiettivi adeguati nella legislazione settoriale e definendo che tutte le spese dell'UE dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi dell'accordo di Parigi e con il principio del “non nuocere” del Green Deal europeo;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 563 del 17 settembre 2020 *“Proposta modificata di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Legge europea sul clima)”* con cui è confermato l'obiettivo della neutralità climatica al 2050 e fissato l'obiettivo intermedio al 2030 della riduzione delle emissioni al minimo -55% rispetto al 1990;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 789 del 9 dicembre 2020 *“Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro”*;

VISTO il regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio del 17 dicembre 2020 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027;

VISTO il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) pubblicato il 21 gennaio 2021, con cui vengono stabiliti gli obiettivi nazionali al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO₂, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento;

VISTO il regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza determinando la destinazione della quota minima del 37% alla *transizione verde, compresa la biodiversità, o alle sfide che ne derivano*, e almeno il 20% per la *spesa digitale*, garantendo che le misure incluse nei loro piani per la ripresa e la resilienza sono conformi al principio “non arrecare un danno significativo”, e richiamando il quadro di riferimento del semestre europeo, gli OSS e gli obiettivi dell'Accordo di Parigi;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2021) 118 del 9 marzo 2021 che approva la Strategia europea per il decennio del digitale al 2030, contenente obiettivi specifici riguardanti anche il settore delle infrastrutture;

VISTO il “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza” dell'Italia (di seguito anche “PNRR” o “Piano”) presentato dal Governo alla Commissione europea in data 30 aprile 2021 e approvato con



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021, notificata all'Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21, del 14 luglio 2021;

VISTO il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, recante “Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti”;

VISTO il decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla Legge di conversione del 29 luglio 2021, n. 108, recante: “Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure”;

VISTO il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021 relativo all'assegnazione delle risorse in favore di ciascuna Amministrazione titolare degli interventi PNRR e corrispondenti *milestone* e *target*;

CONSIDERATO che le attività di competenza del Ministero sono trasversali a diversi degli OSS dell'Agenda 2030, specificamente per gli obiettivi del Goal 9, Goal 3, del Goal 6, del Goal 7, del Goal 11, del Goal 12, con riflessi diretti e indiretti nel perseguimento dei Goal 8, 10, 13, 14 e 15 e su tutti gli altri Goal anche in considerazione del principio d'integrità e indivisibilità dell'Agenda 2030;

CONSIDERATO che gli stessi OSS integrano la definizione degli obiettivi, le raccomandazioni e il monitoraggio nel quadro del semestre europeo, anche delle misure incluse nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato con la disciplina del REGOLAMENTO (UE) 2021/241;

VISTI i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 190 e n. 191, recanti, rispettivamente, il nuovo regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e quello degli uffici di diretta collaborazione del Ministro;

VISTO l'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha assunto la denominazione di “Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 24 giugno 2021, n. 115, di modifica del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 190;

RITENUTO che occorre procedere all'avvio della pianificazione strategica per l'anno 2023, individuando le priorità politiche e gli obiettivi che si intendono porre in essere attraverso l'azione pubblica, in stretto raccordo con l'allocazione delle risorse finanziarie necessarie a garantire la loro realizzazione;

VISTO l'Atto di indirizzo 15 giugno 2021, n. 253;

VISTA la legge 30 dicembre 2021, n. 234, recante “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024”;

VISTO il Documento di economia e finanza 2022;

SENTITI i titolari dei Centri di responsabilità amministrativa;



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

EMANA IL SEGUENTE

ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITA' POLITICHE DA REALIZZARSI NEL 2023

1. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE IN COERENZA CON IL QUADRO PROGRAMMATICO GENERALE E DEL GOVERNO

A livello globale, europeo e nazionale gli ultimi due anni sono stati caratterizzati dall'emergenza sanitaria del COVID-19 che ha inciso, e ancora sta incidendo, in modo determinante sulle condizioni socioeconomiche e sulla qualità della vita delle persone, nonché sulle modalità di svolgimento del lavoro, delle attività culturali e di interazioni sociali. Sebbene gli effetti più visibili della pandemia abbiano riguardato la salute umana e la crisi economica e sociale, essa ha messo anche in luce tutta la fragilità del modello di sviluppo del nostro Paese, la cui insostenibilità dal punto di vista economico, sociale e ambientale risultava chiara già prima dell'insorgere dell'emergenza sanitaria.

In quest'ambito, le infrastrutture e le reti multimodali di trasporto hanno giocato un ruolo fondamentale per assicurare la distribuzione dei beni essenziali e l'attività economica durante il *lock-down* del 2020 e nella fase di forte ripresa produttiva e sociale avvenuta nel corso del 2021. D'altra parte, esse possono giocare un ruolo cruciale nella trasformazione del sistema sociale e produttivo in senso digitale ed ecologico, nonché per accompagnare cambiamenti di stili di vita della popolazione, in un'ottica di sviluppo sostenibile. Infatti, poiché il settore dei trasporti e quello edilizio contribuiscono per più della metà alle emissioni di gas climalteranti e il loro impatto sulla qualità del suolo e sulla biodiversità è molto rilevante, la loro trasformazione può rappresentare un importante fattore di stimolo alla modernizzazione del Paese. La crisi indotta dalla pandemia ha comportato e comporterà cambiamenti profondi anche nel funzionamento delle città, da accompagnare e orientare con un netto miglioramento del sistema del trasporto locale. Infine, ma non meno importante, anche alla luce dell'età media delle infrastrutture di trasporto italiane, è necessario un investimento straordinario per aumentarne la vita utile e per assicurarne l'efficienza e la sicurezza. L'innovazione tecnologica e dei materiali può consentire un salto di qualità nella gestione delle reti infrastrutturali e dei sistemi a rete, anche per accompagnare la trasformazione in atto dell'industria dell'*automotive* e dei trasporti in generale.

“Dieci anni per trasformare l'Italia” possono sembrare tanti, ma non lo sono; oggi ci troviamo di fronte a una sfida epocale e gli effetti della crisi climatica sono già visibili e tangibili, con impatti potenzialmente dirompenti sulle infrastrutture e i sistemi di mobilità. Le risorse messe a disposizione dal PNRR e le altre fonti nazionali ed europee, seppure ingenti, da sole non sono sufficienti per assicurare la resilienza e lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture e delle reti multimodali del Paese. Anche per questo, il Ministero ha avviato, nel corso dell'ultimo anno, importanti innovazioni normative e regolamentari per inserire le diverse dimensioni della sostenibilità nel modo di



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

programmare, selezionare, valutare, progettare e monitorare la realizzazione di opere infrastrutturali. Vanno in questa direzione:

- la definizione di nuovi strumenti di progettazione e valutazione, come le linee guida settoriali di valutazione degli investimenti in opere pubbliche;
- le linee guida per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con l'introduzione della Relazione di Sostenibilità delle opere;
- le linee guida sullo svolgimento del Dibattito Pubblico richiesto per molte più iniziative rispetto al passato, grazie alla riduzione delle soglie di valore delle opere oltre le quali esso diviene obbligatorio.

Un contributo significativo alla mobilità sostenibile verrà fornito da azioni che, seguendo il paradigma "A-S-P", aiutino a evitare viaggi sostituibili ("Avoid"), favoriscano l'uso di modalità di trasporto più efficienti ("Shift"), aumentino efficienza e sicurezza dei sistemi di trasporto ("Improve"). Al tema dei viaggi sostituibili si affianca, almeno per l'Italia, la profonda trasformazione in atto nella distribuzione della popolazione sul territorio nazionale, i fenomeni migratori interni, l'aumento dell'età media della popolazione. Queste variabili interagendo tra loro disegnano, come testimoniato dalle statistiche dell'Istat, un'Italia in evoluzione, che richiederà nel prossimo futuro servizi di mobilità differenti e, potenzialmente, il ricorso meno intenso a quelli classici a favore di nuove forme di mobilità.

Il monitoraggio e il governo della transizione della domanda di mobilità, insieme alle innovazioni tecnologiche e alle valutazioni economiche generali, diverranno il punto di riferimento dell'evoluzione delle reti di servizi (mobilità, energia, telecomunicazioni), della loro integrazione fisica e funzionale, del loro dimensionamento, nell'ottica di contribuire a sviluppare un Paese più connesso e con minori disuguaglianze, in grado di affrontare le sfide del futuro, compresa quella di far evolvere i "corridoi plurimodali del trasporto", che da decenni guidano lo sviluppo infrastrutturale dell'Europa, in "corridoi multiservizi", che diminuiscano l'uso del territorio, migliorino il presidio manutentivo, accelerino i processi di potenziamento e sviluppo delle singole reti.

Se quello dell'Avoid è un momento del cambiamento epocale di abitudini e trend, il tema dello Shift, anch'esso osservato durante la crisi pandemica, è il momento dell'accelerazione. In quest'ambito, l'intermodalità potrà rappresentare finalmente il nuovo paradigma, concretamente praticato e non solo immaginato. La disponibilità di nuove tecnologie, l'evoluzione del mercato dei fattori della produzione, l'andamento del prezzo dell'energia, la necessità di ridurre le emissioni di gas climalteranti lungo tutta la filiera produttiva, oltre che gli ingenti investimenti previsti con il PNRR e gli altri fondi, stanno cambiando la propensione delle imprese e delle persone all'intermodalità e al trasporto ferroviario, con una vivace richiesta di nuovi servizi da parte del mercato.

Per affrontare queste sfide si opererà simultaneamente su due linee di azioni. La prima, orientata a soddisfare le necessità immediate del sistema della mobilità, con azioni volte a:



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

- assicurare la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi anche attraverso l'uso di tecnologie innovative;
- migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto per ridurre i rischi e gli impatti negativi legati all'emergenza sanitaria;
- attuare tempestivamente gli investimenti programmati con il PNRR e altri fondi nazionali ed europei disponibili;
- realizzare importanti riforme di sistema e di settore.

La seconda, da perseguire simultaneamente alla prima, finalizzata a orientare le scelte verso la realizzazione di infrastrutture più sostenibili e resilienti, in primo luogo ai rischi sismici e ai disastri naturali, in grado di ridurre le disuguaglianze esistenti e rispondere ai bisogni delle imprese e delle persone, nel rispetto del principio del *Do Not Significant Harm* (DNSH), il che implica che tutti gli investimenti e le riforme programmate non devono danneggiare l'ambiente, ma lo devono preservare per le generazioni future.

Alla luce di questi presupposti, nella programmazione di medio-lungo periodo degli investimenti e dei servizi ci si concentrerà su:

- **l'implementazione di sistemi integrati di trasporto per una mobilità sostenibile, a lunga percorrenza e locale**, anche al fine di ridurre l'inquinamento nelle città e procedere nel percorso di decarbonizzazione. Fondamentali in tale prospettiva sono:
 - **lo sviluppo dell'Alta velocità** delle persone e delle merci, specialmente al Sud, e il simultaneo potenziamento del trasporto su base regionale, anche per garantire un vero diritto alla mobilità ai tanti pendolari che ogni giorno utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro e a scuola/università;
 - **il rinnovo in senso ecologico del parco veicolare** per il trasporto su terra e via mare;
 - **il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata**, con particolare attenzione all'ammodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica;
- **investimenti nell'edilizia sociale agevolata e per la qualità dell'abitare**, nonché nell'edilizia residenziale pubblica, in linea con gli obiettivi di efficienza energetica e di aumento del benessere delle persone, come previsto dall'Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile;
- **il potenziamento e il completamento delle infrastrutture idriche primarie**, anche per anticipare le problematiche derivanti dalla crisi climatica e incrementare così l'adattamento e la resilienza dei sistemi per l'approvvigionamento, riducendo anche le dispersioni idriche.

Trasversali rispetto alle due linee di azione indicate saranno:

- **l'impegno per la semplificazione delle procedure amministrative** che presiedono alle fasi di definizione, progettazione e attuazione delle infrastrutture, nell'ottica di accelerare la



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

realizzazione delle opere, aumentando il rispetto della legalità e della concorrenza, la sicurezza sul lavoro, la trasparenza delle scelte;

- **la costruzione di un sistema informativo integrato e trasparente**, riguardante tutte le fasi della realizzazione delle infrastrutture e il funzionamento dei sistemi di rete, al fine di anticipare criticità, valutare lo stato dei progetti e favorire il coinvolgimento della società civile nei processi decisionali e attuativi.

Per sostenere l'attuazione delle linee d'azione indicate, occorrerà potenziare le strutture del Ministero, introdurre sistemi di monitoraggio sulle linee di intervento, rafforzare il coinvolgimento e la partecipazione degli *stakeholder*, consolidare il sistema integrato dei controlli interni, fondato sui collegamenti tra i sistemi del bilancio, del controllo strategico, della valutazione dei dirigenti e del personale, del controllo di gestione e della contabilità analitica per centri di costo.

2. ORIENTAMENTO DELLE POLITICHE ALL'AUMENTO DEL BENESSERE DELLE PERSONE E DELLA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA ECONOMICO NEL RISPETTO DELL'AMBIENTE

L'Italia è in prima linea nelle politiche volte alla transizione ecologica e alla transizione digitale, per le quali ha programmato e sta attuando azioni molto significative, alimentate da ingenti finanziamenti. In particolare, il Governo Draghi ha sin dall'inizio assunto un forte impegno per rispettare gli accordi sottoscritti a livello globale ed europeo (Accordi di Parigi, *Green Deal* europeo, Agenda ONU 2030). L'impegno del nostro Paese in tale direzione è emerso anche nel corso del G20 a presidenza italiana, nell'ambito del quale si sono conseguiti importanti risultati rispetto alle politiche per contrastare la crisi climatica, rilanciare lo sviluppo dopo la pandemia e coniugare scelte economiche e politiche ambientali.

Contribuire alla mitigazione del riscaldamento globale, beneficiando al meglio delle opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e digitale, è oggi una delle sfide strategiche per il futuro del pianeta e quindi dell'umanità. Per conseguire tale risultato occorre un coordinamento delle politiche internazionali e nazionali senza precedenti, nonché un profondo cambiamento negli stili di vita delle popolazioni, a partire da quelle dei Paesi maggiormente ricchi e sviluppati come l'Italia. Non a caso la lotta al cambiamento climatico è una delle priorità dell'Unione europea che, con il "*Green Deal*", il "*Next Generation EU*" e il recente pacchetto di riforme "*Fit for 55*", mira a diventare la prima grande area geopolitica del pianeta a impatto climatico zero entro il 2050.

Il Ministero ha intrapreso nel corso dell'ultimo anno un percorso di profondo cambiamento, in linea con la sua nuova denominazione, a partire dalle importanti innovazioni normative e regolamentari volte ad inserire le diverse dimensioni della sostenibilità nel processo di programmazione, selezione, valutazione e monitoraggio delle opere infrastrutturali. Sta lavorando per realizzare una visione sempre più integrata della programmazione e del finanziamento orientati alla realizzazione di tutte le reti infrastrutturali di interesse nazionale e delle altre opere pubbliche di propria competenza. Sta intensificando la collaborazione con gli altri Ministeri che programmano, finanziano e gestiscono reti e opere complementari a quelle del Ministero come, ad esempio, quelle riguardanti i settori dell'energia, dell'ambiente, delle tecnologie digitali, mentre continua a garantire una dialettica strut-



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

turata con i diversi stakeholder attraverso un processo decisionale e procedurale affidabile, trasparente e ripercorribile.

Anche a tali fini, l'effetto atteso sui destinatari di ciascun obiettivo specifico del Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) sarà espresso attraverso idonei indicatori di impatto economico, sociale e ambientale, nonché attraverso gli indicatori ISTAT di Benessere Equo e Sostenibile (BES) e gli SDGs (*Sustainable Development Goals*) dell'Agenda ONU 2030. A ciascun indicatore d'impatto sarà affiancato, ove esistente, il corrispondente indicatore della programmazione europea, nonché il riferimento ai fondi nazionali ed europei disponibili per il completamento delle attività già avviate e per il tempestivo avvio delle attività previste, in particolare, dal PNRR e dal FC.

Gli obiettivi saranno programmati in ottica *risk management*, con l'individuazione dei punti dei processi organizzativi, e dei relativi cronoprogrammi, caratterizzati da un rischio di insuccesso più elevato e con l'identificazione e la programmazione delle misure di prevenzione e di mitigazione.

Il supporto metodologico è assicurato dall'OIV del Ministero.

3. PRIORITÀ POLITICHE

In coerenza con il predetto quadro di riferimento, sono individuate, come di seguito specificato, le priorità politiche e le aree di intervento cui attenersi nei settori di competenza ai fini della programmazione strategica per l'anno 2023.

Priorità politica 1 – Aumento della sicurezza delle infrastrutture, della mobilità e delle persone

Aree di intervento:

- **miglioramento della sicurezza stradale** attuando:
 - o la linea di intervento “Messa in sicurezza e monitoraggio di strade, viadotti e ponti” del PNRR e del FC, tenendo conto delle “Linee guida per il censimento, la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e del monitoraggio dinamico dei ponti e delle gallerie”;
 - o il trasferimento della titolarità di ponti, viadotti e gallerie dagli Enti locali allo Stato;
 - o il “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030”, con l'obiettivo generale di riduzione delle vittime e dei feriti gravi del 50% entro il 2030; adeguando il “Codice della strada” con l'obiettivo di assicurare una maggior tutela della sicurezza stradale, con particolare riguardo alla sicurezza di ciclisti e pedoni, anche attraverso la razionalizzazione, la proporzionalità e l'efficacia degli istituti sanzionatori; orientando le campagne informative verso una mobilità corretta e rispettosa della legalità; promuovendo la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e degli altri dispositivi per la mobilità personale;
- **aumento della sicurezza del trasporto ferroviario**, rispondendo alle esigenze di mobilità



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

veloce, sicura e a basso impatto ambientale, con interventi di manutenzione, con investimenti tecnologici anche sulle tratte regionali, con l'estensione dell'European Rail Traffic Management System (ERTMS) per aumentare la capacità della rete e la velocità commerciale e con specifici percorsi formativi del personale destinato alla circolazione ferroviaria;

- **miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe**, in attuazione del *Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico*, soprattutto nelle zone di maggiore sismicità del Paese e nei confronti delle strutture con più anni di funzionamento, con l'obiettivo di incrementare gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile prodotta;
- **costante azione di efficientamento sia dell'organizzazione SAR** (*search and rescue*), mediante l'adeguamento sostenibile della componente aereo-navale, delle risorse tecnologiche e infrastrutturali (compresi i siti VTS), sia **delle attività istituzionali collegate alla sicurezza della navigazione e marittima** (*safety e security*), consolidando gli attuali standard di tutela della vita umana in mare e di monitoraggio e informazione del traffico marittimo attraverso la piattaforma VTMISS (*Vessel Traffic Monitoring Information System*), nonché rafforzando la partecipazione e la cooperazione sul piano internazionale, specie con i Paesi mediterranei;
- **costante ottimizzazione delle azioni di vigilanza e controllo nonché dei servizi resi all'utenza**, per la sicurezza della navigazione marittima, costiera, portuale, della balneazione e delle attività ludiche, anche nei laghi ove istituiti i servizi di Guardia Costiera, e per la tutela degli interessi dominicali, dell'ambiente e delle risorse marine.

Priorità politica 2 - Sviluppo di infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici

Aree di intervento:

- **aggiornamento del Codice dei contratti pubblici**, allo scopo di ridurre i tempi di realizzazione delle opere, di promuovere una maggiore efficienza nelle procedure di programmazione, di affidamento, di gestione e di esecuzione degli appalti, nonché di introdurre regole semplici e chiare per rilanciare gli investimenti in infrastrutture e sistemi di mobilità sostenibili, prevenendo l'insorgere di fenomeni corruttivi;
- **aggiornamento dei Contratti di programma ANAS e RFI**, secondo le indicazioni del Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) e del Documento Strategico della Mobilità Stradale (DSMS), e **attuazione dei nuovi Contratti di programma**, tenendo conto della scadenza del 2026 per le opere finanziate dal PNRR e dal FC;
- **prosecuzione delle procedure di gara per il riaffidamento delle concessioni autostradali**, in ottemperanza alle procedure comunitarie e utilizzando le raccomandazioni della Commissione recentemente istituita per individuare le modalità di aggiornamento e revisione del sistema delle concessioni autostradali, anche allo scopo di ottenere tariffe più vantaggiose per l'utenza e maggiori investimenti per i programmi di riqualificazione delle opere;



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

- **attivazione dei progetti finalizzati alla transizione ecologica e alla trasformazione in senso green delle infrastrutture di trasporto**, per favorirne l’ammodernamento e la sostenibilità, nonché alla ricerca sulle nuove tecnologie mirate a preservare e valorizzare il capitale naturale, le biodiversità e gli ecosistemi;
- **adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica**, in attuazione del *Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico* con l’obiettivo di aumentare significativamente la risorsa idrica complessiva (fino a 700 milioni di m³), tenendo conto dell’impatto della crisi climatica, anche attraverso l’approvazione della riforma sulla *governance* del settore dell’approvvigionamento idrico e l’attuazione di misure interne, a sostegno della suddetta riforma, mirate a nuove modalità di ricognizione dei fabbisogni, a rinnovati criteri di selezione, alla predisposizione di linee guida per la valutazione degli investimenti;
- **attuazione degli interventi per l’efficientamento energetico degli edifici pubblici** del PNRR e del FC, **miglioramento della qualità dell’abitare** nell’ambito del Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell’Abitare (PINQuA), **prosecuzione degli interventi di efficientamento delle cittadelle giudiziarie**, disegnando e attuando, nel contempo, una politica nazionale per la rigenerazione urbana e lo sviluppo sostenibile delle città, costruita in collaborazione con le Regioni e gli enti locali, in grado di integrare in una visione coerente gli interventi per le infrastrutture sociali (compresa l’edilizia residenziale pubblica e sociale), la mobilità sostenibile, il sostegno delle categorie sociali più svantaggiate nell’accesso all’abitazione, compresi quelli previsti nella linea di intervento “Rigenerazione urbana e Housing sociale” del PNRR e del FC;
- **attuazione della linea di intervento “Strategia nazionale per le aree interne” del PNRR e del FC**;
- **piena utilizzazione dei fondi previsti per la salvaguardia della laguna di Venezia** e per l’aggiornamento di studi, progettazioni, sperimentazioni e opere per il riequilibrio idrogeologico della laguna;
- **monitoraggio dell’utilizzo delle risorse del Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, per le annualità 2021–2023.**

Priorità politica 3 – Aumento dell’efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti

Aree di intervento:

- **predisposizione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**, anche tenendo conto delle conseguenze sul sistema trasportistico e sul sistema economico della crisi da Covid-19, finalizzato al potenziamento della filiera logistica come sistema strategico del Paese fondato sull’intermodalità e lo sviluppo del trasporto di merci su ferro e per nave, alla transizione ecologica e alla trasformazione in senso green delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto;



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

- **miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei** attraverso:
 - l’attuazione della linea di intervento “Digitalizzazione aeroporti e sistemi logistici” del PNRR e del FC;
 - l’accompagnamento alla ripresa del sistema aeroportuale nazionale dopo la crisi da Covid-19; l’elaborazione di una nuova strategia per l’utilizzo degli aeroporti minori;
 - l’integrazione tra trasporto aereo e trasporto ferroviario, in grado di contribuire anche alla riduzione degli impatti ambientali, e la revisione del Piano nazionale degli aeroporti;
 - la spinta al rinnovo delle flotte con l’acquisto/sostituzione di aeromobili di nuova generazione, meno inquinanti sia per emissioni nocive (CO₂) sia per il rumore;
- **potenziamento del trasporto ferroviario**, anche ai fini della sostenibilità ambientale e sociale, con l’adozione di misure propulsive, quali:
 - l’attuazione del *Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci* (DSFM);
 - la realizzazione della linea di intervento “Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese”, “Turismo e cultura 4.0” e “Investimenti nella filiera dell’idrogeno” del PNRR e del FC;
 - la valorizzazione e la riqualificazione del patrimonio infrastrutturale esistente;
 - la realizzazione delle tratte ad alta velocità già programmate per completare i sistemi infrastrutturali relativi alle grandi reti di trasporto transeuropee e degli interventi necessari per colmare i principali gap infrastrutturali esistenti nelle varie aree del Paese, consentendo a ogni cittadino e alle merci un agevole accesso alle infrastrutture e ai servizi di trasporto veloce;
 - la riqualificazione delle stazioni, per migliorare l’accessibilità alla rete ferroviaria;
- **potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell’offerta portuale**, dando priorità a:
 - l’attuazione del *Piano strategico nazionale della portualità e della logistica*;
 - la prosecuzione della linea di intervento *Progetto integrato porti d’Italia* del PNRR e del FC; alle connessioni di rete corta, interconnettendo le aree logistiche territoriali con i sistemi portuali e completando le infrastrutture di ultimo miglio (strade, ferrovie, etc.) per valorizzare anche le zone franche, le Zone economiche speciali (ZES) e le Zone logistiche semplificate (ZLS);
 - le connessioni di rete lunga, interconnettendo a livello funzionale e infrastrutturale i sistemi portuali nazionali con le tre grandi direttrici delle reti TEN/T, dell’area euroasiatica BRI e dell’area MED;



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

- lo sviluppo dei nodi portuali, completando gli interventi portuali e fronte mare, attrezzando i porti per le vocazioni industriali, commerciali e turistiche di pertinenza; alla sostenibilità ambientale ed energetica dei sistemi portuali, con attenzione alla riconversione dei siti dismessi;
 - la smaterializzazione e digitalizzazione delle procedure logistico-portuali;
 - l'impiego dei fondi previsti per il *trasporto marittimo* conforme alla normativa IMO e per le *infrastrutture elettriche nei porti* per ridurre l'uso di combustibili fossili delle navi;
 - l'adozione del regolamento sulle concessioni in area portuale, alla semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica portuale, alla semplificazione delle procedure autorizzative per l'elettrificazione delle banchine (cold ironing);
 - la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) per garantire connessioni adeguate, in grado di ridurre le esternalità negative e i tempi di permanenza delle merci in porto, e favorire lo *switch* intermodale da gomma a ferro nel trasporto merci;
- **miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile** attraverso:
- il potenziamento e lo sviluppo di un sistema integrato di Trasporto Rapido di Massa sollecitando, in particolare, l'esecuzione dei progetti risultati idonei e già finanziati; l'attuazione delle linee di intervento "Trasporti locali sostenibili, sostegno alla filiera industriale", "Investimenti nella filiera dell'idrogeno", "Digitalizzazione della PA" del PNRR e del FC;
 - il tempestivo impiego dei fondi per il *trasporto pubblico ferroviario* e per il *trasporto pubblico locale stradale e marittimo* che rispetta le soglie di emissione stabilite dalle disposizioni europee, nonché per il *rinnovo del parco del trasporto pubblico locale stradale* nel rispetto della Direttive UE;
 - l'elaborazione dei criteri per la definizione, da parte delle Regioni, dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale previsti dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, perseguendo l'obiettivo generale di stabilire standard minimi di efficienza e di qualità su base nazionale;
 - procedere alla ripartizione delle risorse del Fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale, con l'attuazione dei criteri fissati dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, sulla base dei dati economici e trasportistici trasmessi in via telematica ed in forma certificata dalle aziende di settore all'osservatorio sul TPL;
 - il rinnovo dei mezzi navali destinati al trasporto pubblico locale, migliorando i livelli di servizio e riducendo, entro il 2024, l'età media della flotta dagli attuali 20 a 10,6 anni; l'implementazione dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) nelle città, che rappresentano i nodi strategici della rete di mobilità sostenibile, in linea con le Linee guida della Commissione europea; intensificazione delle misure attuative del *Piano Strategico*



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Nazionale per la Mobilità Sostenibile, per il miglioramento della qualità dell'aria, con l'introduzione di tecnologie innovative e l'attuazione degli accordi e delle disposizioni normative dell'Unione europea.

Priorità politica 4 – Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero e avvio di una gestione sostenibile delle sue strutture

Aree di intervento:

- **valorizzazione professionale e delle competenze delle risorse umane**, con attenzione particolare alla dirigenza e i nuovi assunti, attraverso la formazione continua e l'attuazione di procedure di crescita in carriera;
- **rafforzamento dell'organizzazione** anche attraverso l'acquisizione di nuove risorse umane e la revisione delle procedure interne, specialmente quelle delle Motorizzazioni e dei Provveditorati;
- **miglioramento del clima organizzativo e della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro** anche grazie alla stabilizzazione di forme di lavoro agile;
- **messa a regime del Centro per l'Innovazione e la Sostenibilità in materia di Infrastrutture e Mobilità (CISMI)**, anche allo scopo di definirne le tempistiche e il contributo all'interno delle singole fasi del processo di pianificazione e programmazione del Ministero;
- **superamento delle disuguaglianze di genere all'interno del Ministero**, anche alla luce delle recenti norme per le nuove assunzioni;
- **orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero;**
- **nuovo impulso allo snellimento delle procedure e crescente semplificazione amministrativa**, anche attraverso un piano di transizione al digitale, avendo come finalità, nel rispetto del Codice dell'amministrazione digitale, la riduzione degli oneri burocratici e la dematerializzazione dei servizi;
- **potenziamento del Sistema di controllo di gestione e di monitoraggio della performance**, in relazione alle necessità informative del Ministero e rafforzamento del ciclo di gestione della performance, secondo le Linee guida del Dipartimento della funzione pubblica e con il coinvolgimento dei destinatari finali dei servizi del Ministero;
- **rafforzamento della cultura della prevenzione della corruzione e della trasparenza** attraverso l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza;

Enrico Giovannini