

Illustre Presidente, cari Deputati,

sono onorato di presentare qui le linee programmatiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per le parti di competenza di questa Commissione.

Il nostro impegno, e lo voglio ribadire qui, 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 sarà quella di dotare il Paese di una rete di tante piccole opere diffuse, che servano realmente ai cittadini. Punteremo su una minore discrezionalità nella scelta delle priorità focalizzandoci in particolare sull'intermodalità nei trasporti e su una attenta cura del ferro. Questo significa aumentare gli investimenti soprattutto sulle tratte ferroviarie regionali e migliorare la manutenzione della rete. Centrale sarà il nostro impegno per rendere più efficiente il servizio dei treni 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.

.....

Andrò ora a descrivervi nel dettaglio le linee programmatiche del mio dicastero, per la parte di competenza di questa Commissione.

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 corsie preferenziali o 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.

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.

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 del raggiungimento della finalità a cui l'azione del Governo in questo ambito è preposta.

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.

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

Ferroviana 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.

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.

<u>MOBILITÀ SOSTENIBILE</u>	<u>3</u>
<u>SICUREZZA STRADALE (CODICE DELLA STRADA)</u>	<u>5</u>
<u>EFFICIENTAMENTO DEL MINISTERO E TRANSIZIONE DIGITALE</u>	<u>7</u>
<u>INVESTIMENTI E UE</u>	<u>8</u>
<u>TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E FERROVIE REGIONALI</u>	<u>10</u>
<u>CAPITANERIE DI PORTO – GESTIONE FLUSSI MIGRATORI</u>	<u>12</u>
<u>AEROPORTI</u>	<u>13</u>
<u>ALITALIA</u>	<u>14</u>
<u>AUTOTRASPORTO</u>	<u>15</u>
<u>ANAS – FERROVIE</u>	<u>16</u>
<u>CONCESSIONI AUTOSTRADALI</u>	<u>16</u>