



***Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti***

**Audizione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Maurizio Lupi
alla Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni
della
Camera dei Deputati**

29 maggio 2013

PREMESSA

Il primo capitolo di questo documento rappresenta una premessa in senso proprio, cioè sintetizza ciò che precede e ispira tutta l'azione del Ministero – le **parole-chiave** che aiutano a comprendere meglio i nostri intendimenti. Questa premessa deve quindi essere esposta nella sua **unitarietà**, senza alcuna frattura fra strategia infrastrutturale e strategia trasportistica: missione del Ministero che dirigo è proprio **la sintesi fra queste due strategie** e ogni distinzione risulterebbe irrimediabilmente astratta. Per questo motivo, insieme a questa premessa va letto il principale dei documenti allegati: la “*Sintesi delle azioni prioritarie del MIT nei primi 100 giorni di attività*” (Allegato 0), anch'esso riferito alle azioni prioritarie del Ministero nel suo insieme.

Il resto della mia esposizione, invece, anche per il doveroso rispetto nei confronti dell'organo parlamentare, tiene conto dell'ambito di interesse specifico della IX Commissione della Camera, ovviamente per quanto di competenza del Dicastero che rappresento (fondamentalmente, Trasporti).

Le attività connesse alla programmazione degli interventi infrastrutturali, così come quelle legate alle strategie trasportistiche, sono indubbiamente funzione dei differenti significati che il concetto di **tempo** assume.

Chi istituzionalmente propone piani di investimento in infrastrutture, chi disegna nuove linee di pianificazione dei trasporti, deve necessariamente declinare il concetto del tempo in più significati. Da un lato il tempo riferibile alla offerta infrastrutturale, distinguibile tra **il tempo della programmazione** e quello **della pianificazione**, dall'altro il tempo riferibile alla **soddisfazione della domanda** di spostamento, cioè della domanda di servizi di trasporto, tendenzialmente misurabile con **il costo generalizzato del trasporto**.

Il costo generalizzato del trasporto misura l'accessibilità e quindi il valore economico del **tempo di accesso** ai sistemi infrastrutturali ed ai corrispondenti

sistemi di servizio che da quelle infrastrutture provengono: rappresenta cioè una misura dell'**equità** o della **iniquità** della dotazione di beni e servizi da cui la Politica fa discendere la necessità o meno di raggiungere gradi più elevati di **coesione** economica e sociale.

Proprio sulla base delle considerazioni appena accennate riterrei di declinare anche questa interazione con le competenti Commissioni Parlamentari in termini temporali: fissare un preciso **ambito cronologico** per monitorare il rispetto degli impegni assunti, per riferire periodicamente circa le criticità ed i vincoli incontrati nell'attuazione dei programmi, per pianificare possibili correttivi e rimodulare i programmi stessi in funzione delle urgenze che via via si paleseranno.

Ho ritenuto quindi opportuno elencare – in omaggio alla più piena trasparenza – in un documento facilmente consultabile e verificabile l'insieme delle azioni e dei risultati che intendiamo conseguire entro il termine dei 100 giorni. Per ognuna di queste azioni ed obiettivi mi impegno a tenere costantemente e puntualmente informata questa Commissione e ad esporre i risultati raggiunti (**vedi Allegato 0**)

Sarà cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fornire alla Commissione i risultati raggiunti anche in anticipo delle scadenze .-

Questi concetti possono essere sintetizzati in **sette passaggi**:

1. **Il valore** che le infrastrutture hanno **per il sistema Paese** nel suo insieme: questo valore risiede nella loro funzionalità a strategie di crescita e di coesione sociale;
2. La **sfida della crisi**, interpretata come opportunità per un miglioramento della qualità delle nostre politiche pubbliche;
3. **Il nuovo paradigma** determinato dai nuovi termini della relazione **pubblico-privato** e dalle nuove esigenze di **apertura e liberalizzazione dei mercati**;
4. **Il rapporto con l'Europa**: nessuna politica – tanto meno quella infrastrutturale e trasportistica può muoversi più in un ambito nazionale;

5. **La finalità trasportistica delle infrastrutture:** non un mero arricchimento del territorio ma un misurabile rapporto tra esigenze reali della domanda e rivisitazione integrale delle caratteristiche dell'impianto economico del Paese
6. **Non solo grandi opere** ma anche (e forse soprattutto) opere a livello locale e interventi sui nodi
7. Chi sono coloro ai quali le nostre politiche si rivolgono? **chi ne trarrà vantaggio?**
 - a. Certo, le imprese, l'economia, **ma questo non ci basta.** Dovrà trarne vantaggio anche:
 - b. l'ambiente
 - c. la coesione sociale (centralità dei problemi ad alta valenza sociale: **Casa e Trasporto Pubblico Locale**)

**LA LUNGA RECESSIONE NON DEVE INCRINARE
IL RESPIRO E LA STRATEGIA DEL GOVERNO**

Prima di entrare nel merito delle linee strategiche con cui intendo caratterizzare il mio operato all'interno del Dicastero vorrei soffermarmi su una considerazione che, necessariamente, si configura come comune denominatore sia delle scelte nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti, sia in ogni azione che il Governo nella sua collegialità intenderà intraprendere: **mi riferisco agli scenari che intendiamo definire per impostare una politica mirata alla crescita ed allo sviluppo.**

Il rischio di pensare che cinque anni consecutivi di recessione debbano diventare il metro di riferimento previsionale di ciò che sarà il sistema economico nazionale ed internazionale del medio e lungo periodo, rappresenta un grave limite nella impostazione e nella definizione delle linee strategiche che dovranno caratterizzare la politica economica nei prossimi anni.

Le tonnellate di merce che oggi transitano attraverso il valico del Frejus o del Brennero, denunciano un ridimensionamento della domanda di trasporto; se ritenessimo questo dato come una possibile rivoluzione delle logiche economiche che hanno caratterizzato da sempre la crescita e lo sviluppo, cadremmo in un grave errore.

Cinque anni di recessione, **da un lato**, non devono indurci in un errore concettuale: quello di considerare il futuro come un modo di adagiarsi nell'utilizzo di ciò che si è patrimonializzato, quello di considerare un futuro in cui garantire un salario utilizzando il capitale accumulato; **dall'altro**, questo lungo periodo di recessione non deve portarci a dimensionare le esigenze infrastrutturali e a definire le scelte di politica dei trasporti sulla base di scenari sbagliati o, addirittura, di scenari in cui vengono sottovalutate le evoluzioni di ambiti dell'Europa come l'area balcanica o il Mar Nero, ambiti che non possono essere estranei ad un processo di crescita paragonabile a quello dell'area centro – occidentale della Unione Europea.

Ebbene, cinque anni di recessione impongono una attenta rilettura degli scenari che per anni hanno caratterizzato i nostri strumenti pianificatori.



Ed allora questi cinque anni di recessione quale valore assumono nell'intero sistema pianificatorio e strategico: **consentono un rinvio dei livelli di saturazione che avremmo vissuto lungo i valichi alpini**; non possiamo, infatti, dimenticare che studi approfonditi dalla Unione Europea avevano previsto nel 2016 livelli di saturazione lungo gli assi del Brennero e del Frejus; non possiamo dimenticare che il numero di transiti lungo l'autostrada A1 aveva raggiunto nel 2006 la soglia di 70.000 veicoli equivalenti /giorno, una soglia che in assenza del completamento della variante di valico ci avrebbe portato nel 2016 ad imporre cadenzamenti nelle relazioni nord – sud – nord del Paese; non possiamo dimenticare che il costo da congestione nelle nostre città, sempre nel 2006, ha superato la soglia di 11 miliardi di € e la previsione dava nel 2015 un dato di oltre 14 miliardi di €. Questi dati previsionali, questi indicatori non tenevano conto di un blocco così repentino e così forte della crescita economica.

Dovremmo, quindi, considerare queste negatività come eventi che hanno allontanato le criticità prodotte da una esplosione della domanda in assenza di

una offerta adeguata, ma non possiamo, al tempo stesso, ipotizzare che nel breve e medio periodo il Prodotto Interno Lordo non torni a crescere.

Dobbiamo utilizzare questa inaspettata esigenza di blocco della crescita come una occasione per verificare l'attendibilità degli scenari già definiti e non come una occasione per demolirne la validità.

Dobbiamo anche simulare un ulteriore possibile evento: la ripresa veloce del sistema produttivo, la ripresa veloce dei consumi. Una crescita della domanda, soprattutto in alcune aree del Paese che non sia accompagnata da adeguate scelte di politica dei trasporti diventerebbe automaticamente una negatività irreversibile per il nostro Paese.

Quando finirà questa fase recessiva certamente prenderà corpo una forte competitività tra i vari partner comunitari europei, una competitività che vede il nostro Paese portatore di un pesante handicap: **il costo del trasporto è superiore del 6 – 8% rispetto a quello degli altri Paesi della Unione Europea.** La causa di tale differenza è legata **da un lato** alla congestione ed alla assenza di reti e di nodi logistici efficienti ed efficaci, all'insufficiente livello di manutenzione, alla "fragilità territoriale" di tante aree del Paese, **dall'altro** alla perdurante debolezza di adeguati strumenti di politica dei trasporti che favoriscano la liberalizzazione dei mercati, l'innalzamento della qualità dei servizi, dell'efficienza e della competitività degli operatori, l'intermodalità, il riequilibrio modale.

Se non offriamo al mondo imprenditoriale una rete ed un sistema capace di ridurre, in modo sostanziale, queste negatività nel momento della ripresa saremo penalizzati e rischieremo di essere marginalizzati senza poter godere dei benefici prodotti dalla ripresa.

IL METODO:

ASCOLTO, DIALOGO, COLLEGIALITA', REALISMO, ASSUNZIONE DI RESPONSABILITA' E DECISIONE

Prima di questa audizione ho ritenuto opportuno incontrare tutti coloro che operano all'interno del vasto comparto; ho ritenuto essenziale effettuare questi incontri sia per analizzare in modo capillare le varie esigenze e le varie emergenze, sia per impostare un quadro programmatico coerente con le aspettative, sia per impostare una politica del Governo, all'interno del comparto, capace di dare la massima organicità alle scelte di breve e medio periodo.

In tali incontri ho ribadito la stretta interazione tra le infrastrutture ed i trasporti ed ho anche precisato che è stato un errore del passato Governo unire – nel vertice politico - il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti con quello dello Sviluppo Economico; il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha delle competenze così vaste, ha ruoli e responsabilità così complesse che, pur riconoscendo il rilevante impegno profuso dai responsabili del passato Governo, è davvero impossibile aggregare le attività dei due Dicasteri.

In tali incontri è emerso da parte di tutti una denuncia comune: **la forte sofferenza socio economica generata dalla prolungata fase recessiva e la richiesta di azioni immediate per limitare i danni che, mese dopo mese, stanno diventando irreversibili.**

Il documento che il Presidente Consiglio ha letto in Parlamento, in occasione della fiducia, e la lettura attenta di quanto esposto nella serie di incontri avvenuti in queste prime due settimane di Governo, mi hanno consentito di impostare questo mio primo intervento in Commissione.

Fa parte del metodo che intendo seguire una forte sottolineatura della **collegialità**, del Governo nel suo insieme e nel rapporto fra il Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti e gli altri Ministeri (primo fra tutti il Ministero dell'Ambiente).

Questa sottolineatura deriva dalla chiara consapevolezza che la realtà dei processi reali è sempre molto più avanti e in movimento rispetto al modo in cui corpi amministrativi – pure importanti come il MIT – la rappresentano.

Il ruolo che – ad esempio – la tutela ambientale ha avuto in tutta una fase storica e culturale è oggi superato. Oggi bisognerebbe essere veramente sordi e ciechi per non cogliere **il carattere pervasivo** che hanno assunto gli obiettivi di miglioramento delle condizioni ambientali. Il MIT, così come il Ministero dello Sviluppo Economico, o quello del turismo – solo per fare gli esempi più evidenti – non possono pensare di sviluppare proprie linee interne per poi confrontarle, a cose fatte, con il Ministero dell'ambiente.

Ma questo è solo un esempio: in realtà **non esistono politiche pubbliche confinabili all'interno di una prospettiva settoriale.**

A questo principio intendo ispirarmi: è un fatto di **realismo**, più che di semplice buona volontà e disponibilità al confronto.

I PILASTRI STRATEGICI DEL GOVERNO E DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

La prima finalità dell'attuale Governo è senza dubbio: **costruire davvero le condizioni della crescita** e di farlo senza stravolgere, ma – al contrario - **riordinando e risanando il territorio.**

Costruendo le condizioni della crescita è possibile, a grappolo, raggiungere tanti altri obiettivi e, al tempo stesso, è possibile anticipare la fine della più lunga recessione vissuta dal nostro Paese (**cinque anni**).

Ho, quindi, articolato il mio intervento nelle seguenti quattro aree tematiche che caratterizzano il programma del Dicastero:

- **Un nuovo orientamento delle strategie trasportistiche**
- **Affrontare le emergenze**
- **Le scelte strategiche**
- **Il rapporto con l'Unione Europea e gli altri temi istituzionali**
- **Un nuovo rapporto tra concedente e concessionario**

UN NUOVO ORIENTAMENTO DELLE STRATEGIE TRASPORTISTICHE

Ancora prima delle emergenze, vorrei definire quello che – per ora – è solo **un orientamento di carattere generale**, ma **che**, nella mia visione, **deve attraversare e innovare tutte le politiche del trasporto in Italia**.

Quello che intendo promuovere è un mutamento radicale di tutta la prospettiva con cui noi guardiamo ai temi della viabilità: un passaggio da una visione tutta centrata sulle **reti** (i grandi archi, i grandi corridoi) ad una centrata sui **nodi**.

In primo luogo voglio chiarire che oggi possiamo permetterci questo cambio di visione solo perchè – nonostante la non facile situazione della finanza pubblica – abbiamo portato avanti negli anni il processo di infrastrutturazione “di base”. **Abbiamo cioè realizzato gli archi di rete fondamentali che ci consentono oggi di non essere tagliati fuori dall’Europa**.

La “rivisitazione” della Legge Obiettivo è – in questo senso – un punto di approdo e il riconoscimento di un lavoro riuscito.

Perché, in questa nuova prospettiva, i nodi devono assumere il ruolo centrale?

Perché sono **i nodi** a rappresentare oggi:

- I veri fattori differenziali fra un **sistema trasportistico evoluto** ed un sistema arcaico
- I luoghi in cui avviene la massima **produzione di valore**
- I luoghi in cui più strettamente si intrecciano **economia ed innovazione tecnologica**

I nodi, se adeguatamente dotati di “intelligenza”, di **software**, sono i veri e propri moltiplicatori di valore. E – ad uno sguardo ravvicinato - le arretratezze del nostro sistema (anche infrastrutturale) sono ormai tutte ascrivibili alla bassa qualità dei nodi.

Il grande tema –**integralmente politico** – del nostro paese è che una politica sulla qualità dei nodi viene spesso soffocata dal **localismo**. Che è una declinazione debole e perdente, del federalismo e della sussidiarietà. E che – nel lungo periodo – danneggia le comunità e le stesse autonomie territoriali.

Intendo caratterizzare la mia azione in questo Ministero (a partire dalla rivisitazione della Legge Obiettivo che ho deciso di avviare) esattamente su questo punto che ha una **valenza politica e culturale di carattere generale**.

AFFRONTARE LE EMERGENZE

Cantierizzazione delle opere, contributo dei privati e strategia di manutenzione delle reti

Ho già esposto dinanzi all’VIII Commissione, che ha competenza primaria in materia di opere pubbliche, i dettagli di un programma ministeriale che è oggi orientato da **quattro capisaldi**, che devo qui richiamare perché si tratta di linee di indirizzo a valenza trasversale, cioè **necessarie a collocare nella giusta prospettiva anche le scelte trasportistiche** che dovremo fare nel prossimo futuro.

Le azioni che compongono questo programma sono:

1. **immediata cantierizzazione e velocizzazione dello stato di avanzamento dei lavori, di tutti gli interventi infrastrutturali approvati dal CIPE** e, in molti casi, supportati anche da capitali privati. In caso di mancato avvio dei lavori o di ritardo nell’avanzamento degli stessi per palese inadempimento, si provvederà alla revoca contrattuale degli interventi e si creerà un apposito **Fondo Revoche da utilizzare per altri interventi.** -

2. una azione mirata a **coinvolgere capitali privati nell'intera operazione infrastrutturale**. Il problema ha valenza strutturale ed "epocale". Fino a pochi decenni fa in tutto il mondo (e non solo in Italia) oltre il 90% delle opere pubbliche veniva realizzato con capitali pubblici. Oggi non è più così. Oggi risultano vincenti Paesi come la Francia o la Germania in cui le esperienze di Partenariato Pubblico Privato sono diventate concrete e, nel rispetto della Direttiva Comunitaria del 2004 hanno già prodotto interessanti risultati sia di tipo realizzativo che gestionale. Una simile azione dovrà trovare una piena e sistematica collaborazione tra il mio Dicastero e quello dell'Economia e delle Finanze. **Il ricorso alla defiscalizzazione diventa in tal modo non un teorico riferimento normativo ma una condizione obbligata**. Infatti per opere come gli assi autostradali o i nodi logistici (porti, aeroporti ed interporti) è fondamentale il ricorso a capitali privati.
3. **Continuità funzionale e superamento delle criticità di alcuni interventi**. Per ciascun comparto abbiamo attivato un **approfondimento capillare** su interventi che rivestono una particolare rilevanza strategica. Il dettaglio di tale ricognizione è stato esposto alla VIII Commissione e rinvio chiunque voglia esserne informato al documento che ho depositato in quella sede. Mi preme comunque aggiungere anche dinanzi alla IX Commissione che intendo, dare corso a una **rivisitazione della Legge Obiettivo**, basata su un rilettura degli scenari Paese e locali. Tale rilettura è resa necessaria, dopo oltre dieci anni, dai cambiamenti sostanziali intervenuti a scala europea, a scala nazionale e a scala regionale. Il Parlamento sarà costantemente informato dei progressi di questo nuovo impegno programmatico.
4. **Infine**, ribadisco qui quanto già detto nell'audizione dello scorso 21 maggio: in termini di interventi infrastrutturali, intendo dare assoluta priorità a tutti i **programmi di manutenzione delle reti**, collegandoli a quelli afferenti ad altri Ministeri riguardanti la manutenzione del territorio in senso ampio. Il Paese ha bisogno, prima di tutto, di questo **lavoro capillare e poco visibile**, ma essenziale alla sicurezza dei cittadini, alla qualità della vita e all'efficienza delle attività economica. Anche in

questo caso, rinvio per i dettagli – comparto per comparto – al documento depositato all'organo parlamentare competente.

—

Il trasporto pubblico locale

Il TPL è la vera emergenza che il settore fronteggia in questo momento.

Si tratta di un'emergenza prima di tutto sociale, a causa del grave disagio che molti cittadini patiscono.

Ma si tratta anche di un'emergenza in termini di inefficienza, disorganizzazione, cattivo impiego di risorse.

In Italia, il comparto del TPL conta approssimativamente 1.150 aziende pubbliche e private (delle quali circa il 26% svolge servizio urbano, circa il 55% solo servizio extraurbano e circa il 19% entrambi i tipi di servizio) e la media annuale dei passeggeri trasportati è stimata in circa **7 miliardi**.

Ma questi dati ancora non sono sufficienti a rappresentare il tema in tutta la sua importanza.

Voglio solo ricordare alcuni elementi che denunciano chiaramente cosa, oggi, rappresenti il trasporto pubblico locale per il bilancio delle famiglie, per l'intera economia del Paese.

Il costo del trasporto locale svolto con mezzi privati sia in ambito urbano, sia attraverso il "pendolarismo", si attesta intorno ai **3 – 4.000 € l'anno per ogni singolo cittadino** e raggiunge un costo per nucleo familiare pari a circa 10 – 12.000 € l'anno. (Fonte: ISTAT)

Il costo del trasporto svolto con mezzi pubblici, invece, specialmente dove ci sono offerte particolari come quella di Roma, si attesta su un valore di **250 € l'anno per singolo utente** e 800 – 900 € l'anno per famiglia.

Ebbene, in un periodo di recessione come quello che stiamo vivendo da 5 anni, i cittadini si sono rivolti in modo massiccio al trasporto pubblico locale (**l'aumento è stimato in alcuni casi superiore al 25 – 30%**).

Se analizziamo la fascia di utenti a scala nazionale scopriamo che il numero minimo di diretti fruitori dei servizi di trasporto in ambito urbano o in collegamenti pendolari si attesta su un valore di circa 40 milioni di unità; se solo il 20% di tale valore utilizzasse il trasporto pubblico locale otterremmo **un beneficio di oltre 20 miliardi di € l'anno**.

Questa ovvia constatazione ci porta quindi ad affrontare in modo prioritario una simile emergenza che di “locale” ha ben poco se si considera che, a tutti gli effetti, è una emergenza vissuta nell'intero Paese.

Di fronte a queste occasioni perse – e di fronte alle diffuse situazioni di disagio e di sfiducia dei cittadini – la risposta delle istituzioni è stata debole e confusa. Le **cause principali** di ciò risiedono in:

- **limitatezza delle risorse finanziarie** e criteri di **distribuzione** delle stesse
 - le Regioni hanno 4 mesi per produrre una prima fase dell'efficientamento e per accedere al 10% premiale
 - si stanno effettuando approfondimenti per produrre strumenti di bigliettazione elettronica mirati a ridurre, tra l'altro, il fenomeno dell'abusivismo
- mancata individuazione delle specificità del trasporto pubblico locale da parte del sistema normativo e regolatorio e di un percorso lineare di **liberalizzazione del settore**,
- i **costi standard** (stanno fra i criteri del DPCM per l'efficientamento del comparto in base al quale potrà essere erogato il 10% del Fondo),

- ritardi da parte di alcune **Regioni** nell'avvio dei processi di riorganizzazione dei servizi e sopravvivenza di sacche gravissime di sprechi, inefficienze, bassa qualità delle scelte amministrative;
- mancanza di **risorse** destinate all'acquisto del **materiale rotabile**,
- mancato rinnovo del **CCNL** dal 2007, carenza di risorse e mancata previsione di strumenti per gestire i **problemi di occupazione**.

Prende corpo così la esigenza di identificare le terapie più idonee per attrarre domanda di trasporto sui servizi pubblici.

Alcune delle terapie sono di carattere molto generale e rientrano solo in parte nelle competenze ministeriali: vanno dalla riqualificazione del materiale rotabile, alla garanzia della sistematicità dei collegamenti su ferrovia, su metropolitane e su gomma, dalla fluidità dei percorsi in ambito urbano alla ottimizzazione delle tariffe; ma purtroppo anche nelle realtà territoriali in cui simile terapie sono state adottate i risultati spesso sono stati deludenti. **In realtà occorre reinventare in modo organico l'intera offerta del trasporto pubblico.**

Il tema, ripeto, è regionale ma la dimensione della strategia da adottare deve essere nazionale (e in questo senso vanno le azioni che intendo promuovere).

Dobbiamo essere convinti, quindi, che se una simile emergenza non la affrontiamo da subito con tutte le Regioni, automaticamente avremo aree del Paese in cui il trasporto pubblico è efficiente e produce benefici per gli utenti e per le Aziende che gestiscono il servizio ed aree in cui le diseconomie diventano sempre più elevate ed irreversibili.

La soluzione in questo caso è nel **metodo** con cui decidiamo di affrontare una simile patologia; ritengo che **tutti gli attori** (Parlamento, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Conferenza Stato Regioni e associazioni dei consumatori) debbano identificare in modo coordinato **un quadro organico di proposte di carattere normativo ed**

amministrativo capaci di rispondere alle esigenze dei fruitori dei servizi di trasporto resi dalle amministrazioni centrali e locali. In tale approccio sarà necessario:

- distinguere le esigenze e le singolarità presenti nelle **grandi aree metropolitane** da quelle invece relative alle medio – piccole realtà
- **aggregare al massimo i servizi** resi e garantire qualità e trasparenza delle aziende preposte alla gestione
- incrementare – ovunque la domanda lo giustifichi - le reti su guida vincolata (ferrovie e metropolitane) in quanto capaci di aggregare un numero rilevante di viaggiatori con basso costo energetico e con limitato inquinamento atmosferico
- identificare **premierità** per le aziende che annualmente aumentano il numero di viaggiatori e le amministrazioni che riescono a fornire i maggiori livelli di qualità del servizio ;
- istituire un **Fondo Rotativo per l'acquisto di materiale rotabile**. Il Fondo si ricarica nel tempo imponendo alle Aziende di versare un canone fisso (tale Fondo in realtà consente l'attivazione di *soft loan*)
- definire in tutti i **rapporti concessori**, sia tra gli Enti locali e le Aziende, sia tra l'organo centrale e Trenitalia, **penali** adeguate per le inadempienze contrattuali. A tale proposito sarà redatto una "Carta della qualità e della efficienza dei servizi".

So che questa Commissione è molto attenta a questa tematica e intende sviluppare iniziative specifiche. Mi aspetto molto dal lavoro che farete nelle prossime settimane e l'attività del Ministero si raccorderà certamente a quella parlamentare.

Le azioni che - come MIT intendo promuovere - sono le seguenti:

1. Un'opera di **coordinamento interministeriale e interistituzionale**: un tavolo permanente di consultazione e cooperazione fra MIT, MEF, Conferenza Stato-Regioni per gestire le criticità, non solo finanziarie (che sono certo le più urgenti), ma anche organizzative;
2. Il potenziamento dell'Osservatorio sul TPL, che è stata una buona intuizione, ma che è sottodotato di mezzi e, soprattutto di **dati trasportistici**, senza i quali non si possono fare progressi reali nell'efficienza dei servizi di trasporto

locale. Un Osservatorio che riceve ed è in grado di elaborare questi dati dalle realtà locali sarà anche in grado di individuare **le buone pratiche** (che esistono nel Paese) e di diffonderle proponendo gli adeguati incentivi;

3. Un intervento di **manutenzione normativa** che ormai è necessario. Sia per elevare il livello di liberalizzazione del settore e di competizione (ancora insufficiente), sia per progredire nella definizione dei costi standard e poter quindi introdurre criteri ben calibrati di premialità nella ripartizione dei fondi e immettere – per questa via - maggiore efficienza nel sistema;
4. Lo studio di un'ipotesi di misure di **defiscalizzazione** per famiglie sul TPL.
5. Istituire il **Fondo rotativo per il materiale rotabile**.

Infine voglio ricordare che il TPL e la mobilità urbana non devono essere visti come un tema isolato. Essi infatti rientrano in una delle linee strategiche con cui il Governo vuole caratterizzare la propria azione: **una nuova politica per le città**.

Il MIT è il Ministero che ha le più ampie competenze in materia, e le strutture ministeriali sono in grado di offrire tutto il supporto necessario ad una azione interministeriale e trasversale fra diversi Dicasteri. Al centro di questo indirizzo dovremmo porre la qualità complessiva dei nostri **nodi urbani**. La organizzazione della offerta di trasporto in ambito urbano, soprattutto per le medie e grandi aggregazioni, deve diventare il tessuto connettivo che ottimizza tutte le interazioni tra il mondo del lavoro e il mondo dell'abitare, tra il mondo delle attività culturali e il mondo del sociale, tra il sistema dell'assistenza sanitaria e l'hinterland.

LE SCELTE STRATEGICHE

La sicurezza nei trasporti La sicurezza nel trasporto stradale, marittimo, ferroviario e aereo

L'ulteriore e costante innalzamento della sicurezza, in tutte le modalità di trasporto rappresenta non solo un obiettivo, ma uno (il primo) degli assi strategici dell'azione del Ministero nel prossimo futuro.

E' noto che il tema delle risorse necessarie per finanziare gli interventi di attuazione delle politiche di sicurezza rappresenta una delle principali problematiche con le quali ogni governo che voglia sviluppare una solida strategia di sicurezza deve confrontarsi.

Senza un'adeguata **dotazione finanziaria** la sicurezza è destinata a restare confinata nel limbo dei buoni sentimenti e dei "valori" generalmente condivisi ma certamente non riesce a diventare politica concreta.

Vorrei anche contribuire a superare una visione che in alcuni casi si è affermata – con iniziative talvolta affrettate – secondo la quale basta stabilire **nuove regole, nuove sanzioni (soprattutto di carattere penale), nuovi vincoli** per risolvere i problemi di sicurezza.

A parte gli effetti mediatici, purtroppo molti esempi testimoniano l'inefficacia di questo approccio.

Credo invece molto in un approccio più articolato, basato **sulla combinazione di tre fattori: qualità delle infrastrutture** (e quindi manutenzioni), **severità dei controlli, fattore "culturale"**. Queste componenti sono quelle che – nel lungo periodo – hanno l'effetto più profondo e duraturo di riduzione dell'incidentalità.

Su ognuna delle modalità di trasporto ci attende una sfida la cui posta è la sicurezza dei cittadini. Su ognuna delle modalità di trasporto possiamo cercare di migliorare la nostra capacità di rimuovere le condizioni di rischio, possiamo creare nuove regole, se occorrono e dove occorrono, ma dobbiamo anche lavorare molto di più di quanto non si faccia oggi nel senso della **prevenzione ed educazione**.

Dobbiamo inventare nuovi strumenti e nuove strutture tecnico-amministrative in grado di migliorare giorno dopo giorno il livello di sicurezza, possiamo definire nuovi programmi di azione ma soprattutto, per ognuna di queste sfide possiamo confrontare le soluzioni adottate in altri Paesi e i risultati conseguiti, possiamo valutare le soluzioni più efficaci.

Non possiamo, quindi per nessun motivo, non **investire** in modo adeguato **sulla sicurezza**; non possiamo considerare la vita come un valore marginale. Per sottolineare la rilevanza del tema della sicurezza, ho preferito – anche a costo di sacrificare la sintesi e la brevità – **articolare il tema in base alle differenti modalità** di trasporto.

La sicurezza stradale e la riforma del Codice della Strada

La sicurezza stradale costituisce un'importante criticità sociale ed economica per il nostro Paese. Quasi quattromila morti, trecentomila feriti e ventimila invalidi permanenti ogni anno sono numeri che incutono paura e rendono superfluo ogni ulteriore commento.

E' bene anche ricordare che l'intenso impegno ad oggi profuso nel settore della sicurezza stradale ci ha consentito di raggiungere notevoli risultati: in dieci anni (2001-2010) la mortalità sulle strade italiane è scesa del 42,4%, consentendoci di allinearci sui valori europei. I dati più recenti (2011 e 2012) registrano un'ulteriore flessione della mortalità: si tratta del frutto di una serie di azioni, note al Parlamento che ha avuto – fra l'altro - il merito di varare norme rigorose nei confronti dei comportamenti a maggior rischio. **Tuttavia, l'incidentalità sulle nostre strade**

determina ancora troppi decessi, troppi feriti, troppo dolore e sofferenza, oltre al non trascurabile risvolto meramente economico, pari a circa **28,5 miliardi di € all'anno di costi sociali**, equivalenti **2 punti percentuali del PIL**. Dobbiamo quindi fare ancora di più: una azione normativa più rigorosa e sistematica, sistemi di prevenzione e controllo più capillari e diffusi, una attività di educazione /informazione sempre più ampia, lo stimolo al progresso tecnico di miglioramento della qualità del veicolo sotto i profili della sicurezza sia attiva che passiva.

Le azioni in tema di sicurezza stradale che intendiamo intraprendere:

1. continuare ad approfondire la tematica **della qualità della infrastruttura**. Questa componente - anche se nella composizione delle cause legate alla incidentalità è individuata quale responsabile in percentuali non superiori al 10/15% - tuttavia è, senza dubbio importante in quanto spesso si configura quale concausa determinante ponendosi in associazione alla complessa serie di fattori che caratterizzano il comportamento dei singoli utenti della strada. Su questa specifica area tematica, la ricerca gioca un ruolo determinante e la qualità delle infrastrutture ha un ruolo essenziale. Come noto con D.Lgs n.35/2011 è stata recepita nel nostro ordinamento la Direttiva 2008/96/CE che si prefigge l'obiettivo di migliorare il livello di sicurezza delle strade appartenenti alla rete stradale transeuropea (TEN) mediante l'introduzione di una serie di procedure di valutazione di impatto e di controllo volte a migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali nelle diverse fasi di pianificazione, progettazione, realizzazione e gestione. Dette procedure saranno progressivamente estese a tutte le altre strade non appartenenti alla rete TEN secondo le scadenze temporali previste nel citato D.Lgs 35/2011.
2. estendere le iniziative volte a sensibilizzare ed abituare la gente alla **cultura della tutela della propria vita e di quella degli altri**. Una sensibilizzazione che deve essere capillare e, per raggiungere obiettivi concreti, deve coinvolgere concretamente anche il mondo della scuola, quel mondo che può costituire l'elemento portante di un organico processo di prevenzione. Penso che negli ultimi anni sia emerso un nuovo approccio alla sicurezza, un approccio che non si basa più su un Codice della Strada ricco di norme mirate solo al controllo delle

infrazioni ma anche, e soprattutto, su un nuovo Codice che contiene un articolato sistema di attività mirate alla prevenzione, mirate alla conoscenza oggettiva ed organica delle cause che portano al sinistro, facendo crescere al tempo stesso una sana **cultura della vita**. Si è capito finalmente che commettere un'infrazione non significa rischiare una multa; significa rischiare la vita, rischiare l'uso dei propri sensi, dei propri arti; significa distruggere in un attimo quello che potenzialmente si può essere; significa cioè azzerare le potenzialità del futuro che ogni vita umana possiede.

3. Una specifica attenzione andrà rivolta in direzione degli **“utenti deboli”** (pedoni, ciclisti e veicoli a 2 ruote a motore) che contribuiscono per una percentuale altissima (il **51%**) alla mortalità totale.
4. Dovremo purtroppo fronteggiare – anche in questo ambito – una **carenza di risorse**. Il Ministero, ad oggi, non dispone delle risorse necessarie all'attuazione del Piano della sicurezza stradale con orizzonte 2020.
5. Infine, appare necessario menzionare in questo ambito la **contraddittorietà delle norme relative al riparto dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie derivanti da violazioni di norme del Codice della Strada** (art. 25 della legge n. 2120/2010).

La riforma del Codice della Strada

Dal 1992 ad oggi, il Codice della Strada è stato oggetto di numerosi interventi legislativi (**più di 70**) che, per lo più motivati da ragioni di necessità ed urgenza,

hanno assicurato un pronto rimedio alle varie emergenze sociali dagli stessi sottese, ma hanno certamente compromesso l'organicità della materia.

Ma questo processo è stato anche caotico: oggi il testo del Codice contiene ben 240 articoli. Il Regolamento di esecuzione 408!

Si tratta di un corpus normativo troppo rigido e inadatto a seguire la continua evoluzione tecnologica.

Inoltre, il crescente fenomeno della **normazione armonizzata a livello comunitario** ha fatto sì che una parte sempre più rilevante delle materie regolate dal Codice trovi ormai nello stesso una disciplina non più attuale.

Per la stessa ragione, non del tutto coerente con la normativa comunitaria è ancora molta parte delle disposizioni del Codice in materia di classificazione dei veicoli.

Invero, il meccanismo di recepimento delle direttive, in questo come in tutti quei settori che fortemente risentono di un adeguamento della normativa al progredire della scienza e della tecnica, richiede da sempre **uno strumento di normazione agile, che non può essere costretto alle procedure di modifica delle norme primarie.**

Anche in quest'ottica, dunque, come in quella di provvedere ad un'armonizzazione della disciplina del Codice, da tempo compromessa per le ragioni su esposte, è stata avvertita l'esigenza di richiedere al Parlamento **una delega per la riforma del Codice della Strada.**

Il proposito è quello di una delega di ampio respiro per la revisione generale del Codice, al fine di conseguire un duplice obiettivo:

- **un'ampia delegificazione** di tutte quelle disposizioni che, in quanto suscettibili di frequenti aggiornamenti alle evoluzioni tecnologiche ovvero a disposizioni comunitarie, richiedono strumenti di produzione normativa che consentano tempi più rapidi e procedure più snelle;
- **una migliore tutela della sicurezza stradale** e della effettività degli istituti sanzionatori, con un intervento di armonizzazione della disciplina delle norme di comportamento e del sistema sanzionatorio nella materia della circolazione stradale.

L'esigenza di conferire al Governo una delega in tal senso, già maturata nel corso della XV Legislatura, si è definita in quella scorsa con la presentazione di due

distinti disegni di legge, **AC 4662 Valducci** e **AC 4845 Velo**, il primo dei quali è stato assunto come testo base.

Ritengo che sia necessario **riprendere il percorso, utilizzando il notevole lavoro già svolto**, per affrontare concretamente la riforma del Codice, fornendo agli operatori, agli utenti ed ai cittadini uno strumento più efficace, per la disciplina e la sicurezza della circolazione stradale che coinvolge tutti noi.

La sicurezza in mare e il ruolo del Comando delle Capitanerie di Porto

Quello che è successo pochi giorni fa a Genova e due anni fa nei pressi dell'isola del Giglio deve essere occasione per verificare gli attuali strumenti di controllo e di verifica della movimentazione via mare e al tempo stesso prospettare, se necessario, ulteriori elementi idonei a migliorare gli standard di sicurezza.

Sicuramente l'aggiornamento del **Progetto "Galileo"** ed il completamento del progetto **Vessel Traffic Service (VTS)** imporranno una diversa logica di gestione dei traffici e di assistenza costante per il transito delle navi lungo le coste italiane.

In tema di sicurezza, una menzione specifica, in questo capitolo, meritano le problematiche della **nautica da diporto**. Anche in considerazione della imminente stagione estiva.

In questo ambito, alcune **azioni** sono già in corso, altre andranno avviate a breve termine:

1. con le associazioni di categoria, stiamo lavorando all'attuazione della L. 228/2012, art.1, c.217e segg., con la realizzazione del **Sistema telematico centrale della nautica da diporto**, costituito dall'archivio nazionale e dallo **sportello telematico del diportista**. In analogia a quanto avviene nel settore automobilistico, il sistema, costituito presso il CED del Dipartimento trasporti, consentirà all'Amministrazione di poter visualizzare ed estrarre dati afferenti al naviglio da diporto, consentendo sia di migliorare il livello complessivo di sicurezza in mare, sia altresì agli Organi deputati al controllo di poter eseguire gli opportuni accertamenti,

anche di natura patrimoniale, nell'ottica di una migliore efficacia dell'azione amministrativa.

2. L'obiettivo di medio termine sarà quello, una volta avviata la propedeutica fase di sperimentazione, in linea con i principi di dematerializzazione e digitalizzazione dell'azione amministrativa, di poter contare su un **procedimento interamente informatico**, con il quale sarà possibile trattare esclusivamente in forma digitale tutti gli atti relativi alla pubblicità navale sostituendo l'attuale ricorso alla forma cartacea.
3. Si sta completando la nuova metodologia in materia di **esami per le patenti nautiche** con l'attuazione a livello nazionale del sistema di esami informatizzato a quiz di cui, nel corso del 2012, si è avviata la fase propedeutica di sperimentazione.
4. Si è provveduto, attraverso un accordo con Comando Generale delle Capitanerie di Porto, Guardia di Finanza, Carabinieri e Polizia di Stato, a definire **le modalità procedurali dei controlli a mare**; il rilascio di un **"bollino blu"** alle imbarcazioni controllate, valido per l'intera stagione, eviterà duplicazioni o controlli ripetuti e ravvicinati nel tempo, da parte delle diverse forze di polizia operanti in mare.

Consentitemi, in questa occasione, di riconoscere la grande professionalità del **Comando delle Capitanerie di Porto**, gravemente colpito a Genova, lo scorso 7 maggio, con ben sei caduti nell'esercizio del loro dovere.

Il tempo, penso, testimonia da solo la forza e la incisività del Corpo delle Capitanerie di Porto; quasi centocinquanta anni di storia rappresentano non solo una ricchezza di esperienze, una ricchezza di fatti compiuti e di grandi risultati ottenuti, ma anche e soprattutto una grande carica di attaccamento allo Stato, alla sua immagine, una grande capacità di interagire con le esigenze dei cittadini, con le esigenze di chi, utilizzando il mare come tessuto connettivo su cui muoversi, ha trovato e trova ogni giorno, proprio nel Corpo delle Capitanerie, un riferimento chiave, un riferimento determinante.

D'altra parte basterebbe leggere l'attività operativa legata, ad esempio, alla sicurezza svolta dai mezzi aeronavali nell'anno 2012; basterebbero due soli dati:

- **10.894 persone soccorse e assistite;**
- **2.205 unità navali soccorse e assistite.**

Se poi esaminiamo l'attività ispettiva in materia di sicurezza della navigazione scopriamo che, sempre nel 2012, sono stati eseguiti **74.876 controlli ed ispezioni**. Se esaminiamo invece l'attività di supporto alle Forze di polizia per prevenire e scongiurare l'esodo e per dare soccorso ai naufraghi, ci rendiamo conto che il numero di persone soccorse/recuperate in mare è stato pari a 7.773 unità.

Potrei continuare ad elencare tanti altri dati, tanti altri fronti legati sia alla *safety*, sia alla *security*, ma non è il dato, non la rilevanza del numero di attività, quanto il fatto che ogni evento racchiude la storia del salvataggio di una vita, la storia capillare di un intelligente processo di prevenzione, la sistematica ricerca di tecnologie sempre più avanzate.

E la *safety* e la *security* rappresentano oggi l'accesso ai mercati e alla libera concorrenza, la diffusione dei benefici generati dalle rendite di posizione geografica, la ottimizzazione dei processi logistici.

Ebbene, devo riconoscere al Comando Generale delle Capitanerie di Porto **la capacità progettuale dimostrata nel conciliare l'esigenza di protezione dei punti sensibili con le logiche commerciali, che presuppongono, invece, rapidità delle operazioni e semplificazione delle procedure.**

La sicurezza ferroviaria

La modalità ferroviaria resta fra le modalità più sicure e sostenibili dal punto di vista ecologico, ma la sicurezza è – e deve restare – un punto di forza della ferrovia. Per questo motivo non abbiamo mai accettato sconti sulla sicurezza.

Dal 2007 disponiamo di un organismo indipendente (l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) creato per regolamentare la sicurezza della circolazione ferroviaria sulla rete nazionale, vigilare sull'applicazione delle norme, rilasciare autorizzazioni, certificazioni ed omologazioni alle imprese e ai gestori delle infrastrutture ferroviarie operanti in Italia.

Non posso poi non ricordare il documento recentemente presentato dall’Agenzia riguardante l’andamento della sicurezza delle ferrovie nel 2012; tale documento ci descrive un panorama relativo alla incidentalità sostanzialmente in linea con gli anni ed in linea con i valori che si registrano nei precedenti (69 morti nel 2012: 2 passeggeri, 1 appartenete al personale delle Ferrovie e 66 esterne al sistema ferroviario) ma evidenzia anche la presenza di alcune criticità che bisogna affrontare da subito. In particolare **il 77%** delle vittime riguarda indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni, includendo in tale conteggio anche quelli avvenuti in corrispondenza dei passaggi a livello.

Particolare attenzione va, tuttavia, posta anche sugli incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici del trasporto ferroviario (ad esempio i deragliamenti) che, pur avendo presentato una percentuale minoritaria di vittime, sono anche gli incidenti da cui possono potenzialmente generarsi conseguenze disastrose e sui quali l’attività di prevenzione deve essere costante.

E’ su questo punto che si evidenzia l’elemento più preoccupante: nel 39% degli incidenti tipicamente dell’esercizio ferroviario la causa o la concausa è da ricercare **nell’esecuzione delle manutenzioni o comunque nelle procedure connesse ai contesti manutentivi.**

L’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie nel 2012 ha registrato non conformità relative all’infrastruttura in quasi l’11% dei casi mentre i controlli sulle Imprese ferroviarie hanno fatto registrare non conformità nel 20% dei casi.

Le azioni che intendo promuovere per incrementare i livelli di sicurezza ferroviaria sono:

1. In primo luogo sarà importante **rafforzare l’Agenzia nazionale** sia sotto il profilo organizzativo, sia dotandola di strumenti che aumentino l’efficacia della propria azione, come ad esempio i poteri sanzionatori.

2. Sarà inoltre necessario **superare alcune incongruenze**, come il fatto che l'Agenzia non ha ancora competenze sugli altri sistemi di trasporto su ferro (metropolitane, tramvie e ferrovie secondarie).
3. Il Ministero farà la sua parte **garantendo i fondi per la manutenzione dell'infrastruttura**.
4. Ma questo non basta. E' necessario, anzi indispensabile, in questo contesto che **gli operatori** consolidino i controlli sui processi di manutenzione ed in particolare che **il Gestore dell'infrastruttura** rafforzi la propria organizzazione per garantire un corretto presidio delle attività manutentive e di controllo su di esse. Il Ministero seguirà da vicino queste attività. Non dobbiamo poi trascurare **le reti regionali**, fondamentali per il trasporto locale, dove è necessario portare a compimento e, purtroppo, in alcuni casi ancora attivare i programmi per la installazione delle tecnologie di sicurezza che consentiranno di conseguire la piena interoperabilità con la rete nazionale.

Da ultimo voglio evidenziare la necessità che la sicurezza sia sempre tenuta nella massima considerazione per le nuove realizzazioni prevedendo, sempre, **la introduzione delle tecnologie più avanzate** secondo gli standard europei, unici a garantire nel contempo la sicurezza e l'interoperabilità ed anche a garantire che gli investimenti abbiano un respiro temporale adeguato senza rincorrere soluzioni nazionali solo apparentemente meno costose, ma che presto presentano il conto in termini di barriere all'accesso e quindi allo sviluppo del sistema ferroviario.

La sicurezza nel trasporto aereo

È utile ricordare che nel caso del trasporto aereo, la cui sicurezza è garantita dall'ENAC, esistono le **norme ICAO** che, in modo oggettivo, tolgono, giustamente, ogni discrezionalità a tutti i soggetti preposti alla verifica degli aeromobili quindi non ci troviamo di fronte ad un settore, ad una modalità di trasporto non regolamentata o parzialmente codificata. Quello che il nostro Paese ha fatto, specialmente in questi ultimi anni è stato proprio l'approccio sistematico ai controlli. A tale proposito penso sarà opportuno approfondire, ad esempio, se il ricorso all'autodiagnostica **possa o debba** essere ulteriormente ampliato.

Senza dubbio dobbiamo, in questa specifica modalità di trasporto, effettuare sempre una attenta verifica sui codici comportamentali che, ormai da alcuni anni, l'intero comparto nazionale ed internazionale si è dato.

In particolare, **ritengo opportuno**:

1. intensificare e rendere sistematici i **controlli sugli aeromobili**;
2. aumentare il collegamento degli organismi preposti all'interno dei singoli Paesi della UE con il management dell'ICAO;
3. definire un **codice comportamentale comune a cui tutti i Paesi dell'UE** sottostanno;
4. definire **procedure più mirate e più incisive** nella verifica degli aeromobili;
5. dare **aggiornamento mensile** delle compagnie aeree autorizzate ad operare. Chiarendo in modo inequivocabile che è impossibile che un aereo utilizzi impianti aeroportuali o sorvoli uno Stato della UE se non adeguatamente autorizzato;
6. definire anche **sanzioni** per quelle compagnie che durante le verifiche non rispondono a determinati standard. Quindi, fermo restando che in presenza di mancato rispetto degli standard legati alla sicurezza le compagnie aeree vanno bloccate, anche in presenza di difformità parziali le compagnie aeree devono essere oggetto di provvedimenti sanzionatori.

La politica dei trasporti come politica sostenibile

Come già precisato nella Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici sono convinto che tutte le politiche per la crescita, oggi, debbano essere – al tempo stesso – politiche sostenibili. —

Sotto questo profilo, nel settore dei trasporti, vi sono quattro indicatori che caratterizzano il nostro Paese, il nostro sistema economico:

- **La congestione:** l'incidenza della congestione nel sistema logistico costa **80 miliardi di € l'anno in Europa** (**1,8%** del valore della produzione industriale cioè di 4.460 miliardi di €), e **19 miliardi di € l'anno in Italia** (**2,2%** del valore della produzione industriale nazionale pari a 980 miliardi di €)
- **La saturazione** soprattutto su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi; saturazione che sui valichi non è esplosa in questi anni perché la recessione ha ridimensionato i flussi di transito. Ma a coloro che ritengono super dimensionati i progetti dei valichi ricordo che nel 1967 nell'intero arco alpino transitarono **19 milioni di tonnellate di merce**, nel 2008 (prima della fase recessiva) tale valore ha superato la soglia dei **150 milioni di tonnellate**. Si è preso come riferimento il 1967 perché da quella data non si è iniziato nessun nuovo valico.
- **La monodalità** nella offerta di trasporto: la ferrovia si avvia, in Europa da una incidenza del 28% sul globale delle modalità degli anni '70, ad una soglia di poco superiore all'8%. In Italia si è passati dal 14% all'8/10%
- **La vetustà della nostra dotazione infrastrutturale complessiva.** Nella Unione Europea siamo al 14° posto in termini di vetustà delle nostre reti, soprattutto quelle regionali e locali-

Questi quattro indicatori, ormai, sono la causa che produce una differenza di circa **6 punti percentuali**, nel costo del trasporto, tra il nostro Paese e gli altri Paesi. Se volessimo essere più chiari basterebbe ricordare che l'incidenza del costo del

trasporto e della logistica sul valore del prodotto è nel nostro Paese pari al 22%, negli altri Paesi, tale valore, si attesta intorno al 16%.

Ma se analizziamo ancora più a fondo il valore assoluto di tale percentuale scopriamo che il 22% del valore del nostro prodotto industriale è pari a circa **206 miliardi di €**; se riuscissimo ad essere simili ai nostri partner comunitari tale valore scenderebbe ad una soglia pari a circa **150 miliardi di €**.

Rendere più efficiente il sistema trasportistico italiano deve significare quindi – al tempo stesso – renderlo economicamente più compatibile ed ambientalmente più sostenibile.

L'indirizzo di fondo dell'azione del Ministero e del Governo sotto questo specifico profilo, è quello di corpo una attenta riqualificazione della nostra offerta infrastrutturale in termini di:

1. **manutenzione** e messa in sicurezza delle nostre reti-
2. **rivisitazione della nostra offerta infrastrutturale** complessiva (quello che ho definito: “il passaggio dalle reti ai nodi”)
3. **riequilibrio modale**
4. **innovazione ed adeguamento tecnologico**

La portualità e la logistica

Dopo sicurezza e sostenibilità, il terzo asse strategico in campo trasportistico è rappresentato dalla urgenza di sviluppare una politica integrata per lo sviluppo della portualità e della logistica italiane.

Le attività di import – export del Paese per oltre l'85% avvengono attraverso i nostri porti; penso che questo solo dato sia sufficiente per

comprendere la rilevanza e la strategicità della nostra portualità e della nostra retroportualità (interporti e piastre logistiche).

Non possiamo per nessun motivo rinviare la definizione di una politica, legata sempre alla logica dello sviluppo sostenibile, che definisca con la massima urgenza, una nuova offerta del nostro sistema portuale e retro portuale. Una offerta che, superando i localismi, sia in grado di rispondere alle esigenze di una domanda di trasporto che, nel breve periodo, in assenza di una organizzazione dei traffici diversa dall'attuale, sceglierà altri siti del Mediterraneo.

Per anni abbiamo assistito alla concorrenza tra le nostre portualità dimenticando che contestualmente veniva progettato in Irak, nella regione di Bassora, il porto di Al Faw. Tale impianto portuale diventerà nei prossimi cinque anni il terminale di un asse ferroviario e stradale che collega il Golfo Persico con Bagdad, con Mossul, con Ankara e, attraverso il Corridoio comunitario Istanbul – Varsavia, raggiungerà il centro della Unione Europea. In tal modo la competitività non avverrà più tra porti all'interno del Mediterraneo ma tra sistema Mediterraneo e Golfo Persico.

Per superare queste anomalie, per evitare che si continui a rimanere legati a gratuiti provincialismi, sarà necessario varare quanto prima la **riforma dell'ordinamento portuale.**

Ho già dato mandato all'Ufficio Legislativo del Dicastero di verificare quanta parte utilizzare dei provvedimenti approvati da un ramo del Parlamento nella passata Legislatura (sia in tema di portualità che di interportualità) e di quanto, sia eventualmente da aggiungere in modo da dare la massima organicità allo strumento.-

Intanto, **nell'immediato**, intendo battermi per promuovere una effettiva **autonomia finanziaria delle Autorità Portuali**, legata ad **una più ampia autonomia amministrativa**, quali fattori che – unitamente – possano incrementare la competitività di questi soggetti assolutamente centrali nella strategia che il Paese dovrà darsi al più presto.

Ma il tema della portualità non ha solo un profilo normativo. E' anche un tema cruciale di politica industriale. Intendo promuovere, a questo fine, **un insieme coordinato di azioni strategiche finalizzate:**

1. al rilancio di un settore (il cluster marittimo) che genera un contributo alla formazione del PIL di **40 miliardi di €**;
2. al recupero di **efficienza lungo tutta la catena logistica**;
3. alla **liberalizzazione** ed alla **sburocratizzazione** che, se non affrontata, rischia di annullare il vantaggio competitivo della nostra posizione geografica;
4. a incentivare la nascita di un numero ristretto di soggetti forti (Autorità portuali di rilevanza europea) in grado di competere a livello internazionale e quindi in grado di svolgere un'azione efficace di **promozione dei traffici** e di **coordinamento amministrativo "forte"**;
5. a produrre una **strategia nazionale e non ministeriale**,
6. a rivedere e migliorare, in modo sostanziale, gli **standard di sicurezza**

In tale ottica va sfruttata l'occasione derivante dalla realizzazione della **Piattaforma logistica nazionale** (UIRNet S.p.A.) che permette la interconnessione telematica dei nodi di interscambio modale al fine di migliorare la movimentazione delle merci e la sicurezza del trasporto.

La Piattaforma, basata su soluzioni info-telematiche aperte e modulari, è orientata alla gestione dei processi logistici e del trasporto merci al fine di realizzare un sistema rete, attraverso l'interazione fra gli elementi della filiera produttiva (produzione – trasporto – logistica).

Le diverse piattaforme telematiche in via di sviluppo dovranno pertanto essere interconnesse e consolidate, anche attraverso **l'attuazione dell'articolo 61 bis del DL 27/2012** che prevede l'estensione della Piattaforma logistica nazionale, oltre che agli interporti, anche ai Porti ed ai centri merci.

In questo quadro, intendo porre grande attenzione anche al rilancio organico del progetto relativo alle "**Autostrade del Mare**". E' la iniziativa più condivisa a scala europea; è l'iniziativa che fa scoprire al nostro Paese una nuova offerta modale; è una operazione che coinvolge molti soggetti: **gli autotrasportatori, gli armatori, le Autorità portuali, l'ANAS, le concessionarie autostradali, le Ferrovie dello Stato, gli enti locali e, come comune denominatore di questa griglia di soggetti, le Capitanerie di Porto.**

Nautica da diporto

Infine non possiamo sottovalutare un altro comparto che costituisce, a mio avviso, un grande motore per la crescita e lo sviluppo: mi riferisco alla “**nautica da diporto**”.

Questo settore è stato colpito gravemente negli ultimi mesi, con iniziative di carattere fiscale assolutamente inutili (se non controproducenti dal punto di vista della finanza pubblica).

Intendo promuovere in tutti i modi un ritorno ad una visione lucida del settore, non ottenebrata da pregiudizi non degni di un paese industriale.

Inoltre, mi farò promotore di **iniziative concrete di agevolazione fiscale, snellimento burocratico e semplificazione amministrativa**.

In primo luogo, ricordo anche qui quanto già illustrato a p. 19 di questo documento in merito all’iniziativa in corso – promossa e attentamente seguita dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – per la creazione del **Sistema telematico centrale della nautica da diporto**, in attuazione della legge 228 del 2012. Si tratta di una innovazione a cui annetto grande importanza, sia ai fini della sicurezza in mare, sia ai fini della modernizzazione dell’intero settore. Ne seguirò personalmente le fasi attuative.

Per quanto riguarda poi gli **impianti portuali attrezzati** per la nautica da diporto (ed in genere tutte quelle realtà capaci di aggregare una domanda di trasporto nautico finalizzata sia al tempo libero, sia ad attività di natura puramente logistica) anche se la materia è in gran parte di competenza regionale, intendo promuovere un’azione affinché essi siano attrezzati per offrire una vera occasione intermodale.

Un’occasione intermodale capace di garantire accessi sia agli ambiti urbani, sia alle realtà storiche ed ambientali legate all’ambito retroportuale, attraverso una efficiente griglia di reti di trasporto stradale e, ove possibile, ferroviario. In tal modo quindi il punto portuale diventa elemento essenziale di un tessuto connettivo davvero rivoluzionario per l’offerta turistica.

Gli impianti portuali, così concepiti, perdono la loro caratterizzazione stagionale e diventano in tal modo una vera occasione di destagionalizzazione, soprattutto per quelle aree del Mezzogiorno d’Italia dove l’intera offerta turistica non supera una percentuale del 20 - 22%.

Ma ritorno a ribadire che il rilancio della nautica deve essere un obiettivo essenziale per questo Governo. Peccheremmo di incoscienza se sottovalutassimo la forza e la dimensione del polmone industriale che caratterizzava la nautica prima della recessione: **nel 2008 6,2 miliardi di € era il fatturato del comparto con un contributo al Prodotto Interno Lordo di 5,5 miliardi di €.**

Un sistema produttivo che dava lavoro a 150.000 famiglie, un sistema produttivo che in questa fase recessiva ha superato la soglia del 30% per quanto concerne la “Cassa integrazione”.

Ma quali sono le criticità che in questa fase stanno incrinando o ritardando una ripresa organica del comparto (oltre al già segnalato tema fiscale)?

Senza dubbio una perdurante negatività va ricercata nella **cronica mancanza, nel nostro Paese, di posti barca.** Una mancanza di posti barca che, come mi viene segnalato da più parti, ha raggiunto la soglia dell'emergenza, provocando distorsioni del mercato degli ormeggi e soffocando quello della vendita di imbarcazioni, penalizzando in particolare la nautica minore.

Recentemente, nel quadro delle misure dirette a incentivare la nautica da diporto e il turismo nautico, è stata introdotta una disciplina più flessibile ed elastica in tema esercizio del noleggio, quella del **noleggio occasionale**, meglio in grado di contemperare le esigenze di un'adeguata tutela del consumatore con quelle riconducibili all'attività diportistica svolta appunto in forma occasionale.

Il noleggio occasionale introdotto fornisce oggi un quadro di regole certe e semplificate sia per chi esercita tale attività in forma occasionale che per i clienti.

La norma costituisce un incentivo alla regolarizzazione fiscale e contributiva di attività di settore che, per caratteristiche e dimensioni, non rientravano nelle società commerciali esercenti il diporto tradizionale.

E' mio intendimento prevedere ulteriori e più mirate disposizioni, anche, ad esempio modulando **l'attività di noleggio** sulla base di un requisito temporale oltreché di reddito percepito.

Il settore ferroviario

Il tema può essere esposto (sia pure sommariamente) trattando contestualmente le quattro dimensioni che si intrecciano

- Completamento del processo di liberalizzazione
- Interventi di regolazione del mercato
- Ripensamento dei servizi universali con oneri a carico dello Stato
- Assetto del gruppo FS

Quattro dimensioni che vanno affrontate in **tre distinte fasi operative**:

1. la prima legata alla **verifica dei lavori in corso, a scala comunitaria, su tutte e quattro le aree tematiche**. Una verifica da effettuare e completare **entro 90 giorni**;
2. **la seconda mirata a definire**, in tempi brevi ed in stretto coordinamento con le iniziative che il mio Dicastero e la Conferenza Stato Regioni intenderanno intraprendere per il Trasporto Pubblico Locale, **un nuovo quadro dei servizi universali con oneri a carico dello Stato** (vedi capitolo sul TPL);
3. la terza, da attuare attraverso atti amministrativi, sarà finalizzata a ridefinire più che l'Assetto delle Ferrovie dello Stato **i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Gruppo delle Ferrovie dello Stato**. Lo strumento del **Contratto di Programma** che regola i rapporti tra MIT e FS o tutte le altre forme di controllo devono, necessariamente, subire una rivisitazione (vedi anche il capitolo finale: "Il nuovo rapporto fra concedente e concessionario").

Per quanto riguarda il **trasporto passeggeri**, occorre premettere che il quadro normativo nazionale è già rispettoso dei principi base di liberalizzazione posti dalla normativa UE, anche se perdurano alcuni aspetti distonici, quali i c.d. servizi universali, affidati direttamente e sovvenzionati dallo Stato.

Il recente ingresso di una nuova impresa ferroviaria nel mercato del trasporto su linee Alta Velocità (AV), è una dimostrazione concreta della prosecuzione dei processi di liberalizzazione nel nostro Paese, con gli indubbi

vantaggi che una situazione di concorrenza sana e trasparente comportano per il sistema nel suo complesso e per i cittadini.

Senza dubbio, **l'alta velocità ha prodotto cinque elementi di grande rilevanza strategica:**

- ha praticamente trasformato una aspettativa, quella legata alla liberalizzazione, in atto compiuto producendo una immediata convenienza per gli utenti in termini di qualità dell'offerta e di abbattimento dei costi

- ha, per la prima volta nella storia del Paese, trasferito dalla strada al treno in numero rilevante di viaggiatori

- ha ridotto in modo significativo l'incidenza di CO2 sulla nostra rete autostradale

- ha reso possibile una ottimizzazione funzionale delle relazioni casa – lavoro di oltre 10 milioni di cittadini serviti attualmente dall'alta velocità

- ha reso possibile un rilancio industriale del nostro Paese, attraverso il sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System), nel comparto ferroviario internazionale.

Per quanto riguarda, invece, il **servizio universale**, com'è noto il trasporto passeggeri a media lunga percorrenza è disciplinato da un **contratto di servizio**, finanziato dal MEF e stipulato dal Ministero trasporti con Trenitalia.

Nel 2011 una legge ha previsto la possibilità di applicare un **sovrapprezzo** al canone dovuto per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri, espletata su linee costruite o adattate per l'alta velocità (peraltro con una formulazione di difficile attuazione) con la finalità di sostenere i servizi passeggeri non remunerativi e garantire, quindi, ai cittadini servizi ferroviari che, altrimenti, dovrebbero essere coperti interamente da fondi pubblici o non effettuati.

Va evidenziato inoltre che i servizi di media e lunga percorrenza diversi dalla AV sono in parte remunerativi, in parte non remunerativi; essi comprendono inoltre una fascia di servizi prossimi al pareggio costi-ricavi e che si trovano, quindi, in un'area "grigia" di redditività.

E' di tutta evidenza, peraltro, che alcuni servizi di media e lunga percorrenza, adeguatamente efficientati, **potrebbero anche attrarre traffico dai servizi AV**.

Pertanto, se il gestore dei servizi a media e lunga percorrenza (MLP) diversi dall' AV è anche il principale competitor sulla stessa AV, questi potrebbe non aver interesse alla ottimizzazione dei servizi MLP non remunerativi.

Da quanto appena esposto discende che anche quello dei servizi MLP costituisce **un settore del trasporto ferroviario che necessita di interventi di regolazione profondi ed efficaci**.

Si rinvia in proposito al capitolo dedicato alla **Autorità di regolazione dei trasporti**.

Vi è infatti la necessità di rivedere complessivamente l'attuale offerta di servizi in regime di oneri di servizio pubblico (servizio universale media lunga percorrenza, servizi regionali per tutte le regioni, sia a statuto ordinario, sia a statuto speciale) riposizionando i servizi nei contesti specifici, eliminando eventuali sovrapposizioni e avviando un percorso di **affidamento con procedure di evidenza pubblica**.

Quanto alla questione della **separazione societaria** tra Gestore della rete ferroviaria ed Impresa ferroviaria incumbent nazionale, ricordo che proprio la legge istitutiva dell'Autorità di regolazione dei trasporti demanda a questa l'approfondimento della questione.

Peraltro, in sede europea, è iniziato l'iter di valutazione della proposta di 4° pacchetto ferroviario, nell'ambito della quale alcuni Paesi intendono riproporre la questione di una flessibilità delle scelte in tale contesto (separazione societaria), in considerazione del fatto che la completa separazione non mostrerebbe, in assoluto, le caratteristiche della scelta migliore sul piano dell'efficienza economica, laddove gli obiettivi di un accesso all'infrastruttura improntato a principi di equità, trasparenza e non discriminazione, potrebbero essere perseguiti anche con soluzioni diverse.

Tra queste, si discute di un rafforzamento dei poteri degli organismi di regolazione, ovvero dell'attribuzione a soggetti terzi di talune eventuali funzioni sensibili legate all'assegnazione della capacità di rete. Il tema è ancora aperto e dovrà essere attentamente valutato.

Attualmente è iniziato l'esame della prima parte del pacchetto, relativo alla normativa tecnica sull'interoperabilità ferroviaria. La proposta è in sintesi quella di potenziare le funzioni dell'ERA (European Railway Agency) (ai fini della immissione nel mercato del materiale rotabile) demandando a rapporti diretti fra gestori della rete e imprese ferroviarie le verifiche per l'immissione in circolazione. La posizione italiana, come quella di altri Paesi, è invece di mantenere le competenze delle NSA (National Safety Authority) in materia di sicurezza e di verifiche per la circolazione dei rotabili, affidando all'ERA maggiori compiti in termini di coordinamento e di gestione del processo complessivo di omologazione.

Per quanto riguarda, invece, il **trasporto merci**, la scelta a suo tempo adottata di affidare a Trenitalia il trasporto merci, in linea con il Regolamento comunitario allora vigente, si basava sulla logica di garantire il servizio soprattutto nel Mezzogiorno, dove – nonostante l'avvenuta liberalizzazione del settore – l'offerta delle nuove Imprese ferroviarie entranti era, ed è tutt'ora, alquanto scarsa, avendo queste privilegiato i traffici nell'area settentrionale, per la maggiore domanda e conseguente potenziale redditività.

Anche permanendo tale contesto, appare ineludibile procedere a scelte diverse, che, affidando al mercato l'offerta di trasporto, puntino a garantire il servizio anche nelle aree meno appetibili del Paese, attraverso misure di incentivazione a favore degli utilizzatori finali del trasporto (i.e. ferrobonus) che, già in passato, hanno dimostrato una concreta efficacia.

L'affidamento diretto a Trenitalia, coerente con le norme UE all'epoca in cui fu operato, non è più con queste compatibile; le modifiche introdotte nella norma comunitaria, infatti, hanno imposto nuove modalità di affidamento ed un termine ultimo per la vigenza del contratto di servizio al 3 dicembre 2012. A seguito del mancato nuovo affidamento del servizio, la Commissione ha quindi aperto una indagine conoscitiva (su possibili profili di aiuti di Stato) e diverse associazioni di categoria delle imprese di trasporto merci hanno avanzato atti di diffida e denunce.

Allo stato, su iniziativa del MEF e Dip. Politiche comunitarie, si è comunque operata la sottoscrizione di un Contratto di Servizio per il trasporto

merci con Trenitalia per il periodo 2009-2014, contenente una **clausola di salvaguardia** in relazione alle decisioni che adotterà la Commissione UE a valle degli esiti della suddetta indagine conoscitiva (EU Pilot).

Un ulteriore aspetto di criticità è legato alla “direttiva Impianti” (DPCM del luglio 2009), che ha trasferito molti asset funzionali al trasporto merci a Trenitalia e che, in assenza di clausole di salvaguardia per l’utilizzo da parte di tutte le imprese ferroviarie, ha provocato due contenziosi nazionali da parte delle associazioni di categoria ed una procedura di infrazione da parte della Commissione UE.

Anche in questo caso sarebbe necessario intervenire, almeno con un addendum alla direttiva, per ripristinare **un corretto sistema di salvaguardia per le Imprese ferroviarie**.

Il trasporto stradale e l’intermodalità

E’ noto che raddoppiare il trasporto merci su ferrovia (obiettivo comunque sano e da perseguire con determinazione, tenuto anche conto del trend negativo che ha caratterizzato il settore da diversi anni) significa togliere dalla strada pochi punti percentuali di “TIR”.

Partendo quindi dall’assunto che **l’autotrasporto è e rimarrà un asse portante fondamentale per l’economia del Paese**, è altrettanto evidente la necessità di intervenire con un processo di **riforma e di aggregazione industriale**; obiettivo questo indispensabile, anche se particolarmente ambizioso, in un comparto caratterizzato da grande polverizzazione delle imprese.

In quest’ottica si inquadrano **le azioni** che intendo intraprendere:

1. **la revisione dei programmi di spesa per l’autotrasporto orientata ad evitare contributi indifferenziati** e a promuovere, invece, interventi più mirati:
 - riduzione del costo del lavoro;
 - interventi finalizzati alla sicurezza della circolazione;
 - semplificazione dei meccanismi di riduzione dei pedaggi autostradali;

- strumenti di intervento di natura strutturale, tali da non ridurre l'erogazione di risorse pubbliche a mero sussidio, ma tesi ad eliminare possibili sprechi e ad incidere sull'innovazione nell'organizzazione della produzione (investimenti in veicoli ecologici, per l'intermodalità e per l'occupazione, formazione professionale, ecc.).
2. Accanto agli interventi finanziari si dovrà procedere nel rendere pienamente operative **le procedure per l'accesso alla professione** ed al mercato e le relative sanzioni. In tal modo **le imprese che lavorano al di fuori delle regole saranno cancellate dal Registro nazionale**.
 3. Nello stesso tempo dovrà essere affrontata la tematica del **trasporto in conto proprio**, fonte di inefficienze e di irregolarità, nonché di inquinamento.

Sarebbe necessario attivare per tempo una nuova iniziativa di riforma, nel senso sopra detto, ad evitare – anche per il 2014 – l'erogazione di ulteriori risorse con le precedenti metodologie.

Sulla questione dei cd “costi minimi”, preciso che tale questione si deve riferire ai soli **costi incompressibili di sicurezza dell'impresa di autotrasporto (introdotti nel 2010)**, ho convocato nei giorni scorsi tutte le rappresentanze della parti in causa per ascoltarne le ragioni. Su questa delicata questione preferisco non esprimere una posizione rigida del Ministro, essendo tutto il fascicolo – com'è noto – all'esame della Corte di Giustizia Europea, alla quale è stato rimesso dal TAR.

In ogni caso ritengo che in queste questioni sia sempre preferibile una soluzione politica e negoziata – espressa se necessario in norme regolamentari o legislative - piuttosto che una soluzione giudiziaria. E quindi il Ministero farà ogni intervento possibile in questa direzione.

A prescindere dalla pronuncia della Corte, dobbiamo riconoscere che la norma ha causato notevoli contrasti tra committenza e vettori ed è fonte di vastissimo contenzioso in sede giurisdizionale. Occorre pertanto ipotizzare soluzioni che – attraverso un percorso concordato fra le parti – provvedano a:

- definire nuove procedure di individuazione dei costi;

- eliminare dall' articolo 83 bis le parti inapplicate e inapplicabili;
- prevedere il rispetto dei soli costi incomprimibili di sicurezza per i soli contratti verbali (con connesse garanzie);
- inserire nuovi stringenti elementi essenziali nel contratto scritto (adeguamento gasolio e costi esterni al vettore, tempi di pagamento), da rispettare per mantenere la qualificazione del contratto.

Altro aspetto da implementare è quello dell'**intermodalità**, anche in relazione all'interruzione del programma "**ecobonus**" da parte della UE. Si tratta, come è noto, di una misura adottata dall'Italia, per spostare il trasporto delle merci dalla strada al mare, incentivando le imprese di autotrasporto nazionali e non, che optavano per percorrere una parte significativa del percorso su nave, sulle rotte delle "**autostrade del mare**" e che ha dato **ottimi risultati**.

La misura è stata considerata aiuto di Stato ed è impossibile riproporla a livello nazionale, ma si sta operando in sede UE per attivare una analoga misura a livello europeo (Programma "Magellano" da affiancare e/o sostituire all'attuale Programma Marco Polo).

(N.B. – il problema principale è quello di superare l'opposizione dei Paesi che hanno porti sul Mare del nord, per evidenti motivi di interessi confliggenti).

Resta da valutare l'ipotesi di riproposizione di incentivi all'utente finale della catena di trasporto (cfr. "ferrobonus" e interventi ex lege 166/02, art.38) che, a suo tempo, hanno ottenuto discreti risultati.

Il sistema logistico può essere migliorato, anche attraverso interventi non infrastrutturali, utilizzando in maniera più razionale l'esistente e quindi definendo una rete integrata e interconnessa delle singole reti ed infrastrutture.

Il trasporto interregionale ed internazionale di passeggeri su strada è in fase di definitiva **liberalizzazione**.

Va completato il processo anche attraverso una revisione della normativa (D.LGS 285/2005) anche per quanto riguarda il noleggio di autobus con conducente (autobus turistici – legge 218/2003).

E' inoltre in fase di implementazione il sistema di tutela dei diritti per i passeggeri previsto dal Regolamento comunitario 181/2011.

Particolare attenzione va prestata al settore del **noleggio di auto** con conducente e **Taxi**. Appare infatti indispensabile **una riforma organica della legge quadro 15 gennaio 1992, n. 21** (cfr. anche il capitolo dedicato all'Autorità di regolazione dei trasporti).

Il trasporto aereo

Il trasporto aereo è un comparto che, a differenza di altri comparti, ha vissuto in modo diverso i fenomeni recessivi dell'ultimo quinquennio; un comparto che rappresenta uno dei sensori chiave per misurare le tendenze evolutive o involutive dei mercati e quindi dell'intero sistema socio economico. **Durante questi cinque anni di recessione abbiamo potuto appurare alcune interessanti caratteristiche del comparto:**

- il trasporto aereo mantiene uno **zoccolo della domanda** anche in presenza di recessione e questo è un segnale importante. È vero che c'è stata una crisi, è vero che c'è stata una perdita secca della domanda, ma è vero anche che questa perdita ha dimostrato un'obbligata esigenza della modalità di trasporto aereo;
- nella recessione abbiamo tutti potuto constatare che il fruitore dei servizi di trasporto aereo si lamenta innanzi tutto della **qualità** prima che del **costo**; questo è un dato importantissimo. In realtà questa recessione ha fatto emergere un segnale importante: il fruitore dei servizi legati al trasporto aereo, in modo particolare il fruitore degli impianti aeroportuali, rivendica la qualità dei servizi, non potendone fare evidentemente a meno, e solo in un secondo momento per la crescita dei costi.

Dopo 27 anni disponiamo di un Piano degli Aeroporti, che però, com'è noto, non ha ancora ricevuto il consenso della Conferenza Stato-Regioni; entro un termine brevissimo conto di concludere la procedura e – in un clima che mi auguro collaborativo e orientato all'interesse generale di una razionale ed efficiente organizzazione dei servizi - dare avvio alla **proposta attuativa** di simile Piano in modo da rilanciare un comparto chiave della economia del Paese.

È utilissimo che, dopo questi anni di recessione, si disponga oggi di un quadro conoscitivo, **come il Piano degli Aeroporti**, che consente al Ministero delle Infrastrutture ed all'ENAC di svolgere un ruolo chiave per la crescita e lo sviluppo dell'intera offerta di trasporto aereo e per l'immediato avvio di interventi infrastrutturali nei grandi impianti aeroportuali come **quelli di Malpensa, Linate, Venezia, Fiumicino e Catania**. **Questi interventi sono supportati da risorse private e quindi non gravano sul bilancio dello Stato.**

Quanto prima, di intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sottoporro al vostro esame un simile strumento pianificatorio che aiuterà il sistema nel suo insieme e le singole strutture a svilupparsi secondo la specifica vocazione di ciascun polo.

La nostra posizione geografica ci consente di guardare con ottimismo all'intensificazione di collegamenti internazionali che vedono sempre di più il nostro territorio come una sorta di centro ideale nella facilitazione dei rapporti turistici e commerciali tra Medio ed Estremo Oriente, Africa e Paesi del Nord e Sud America.

La conferma l'abbiamo avuta proprio in questi primi giorni di mandato in cui, come avete potuto apprendere anche da notizie di stampa, è stato manifestato l'interesse di uno Stato come il Qatar ad investire in importanti progetti di trasporto aereo merci nel nostro Paese e verso gli Stati Uniti.

Siamo consapevoli delle difficoltà che ci aspettano e della grossa mole di lavoro da svolgere ma anche delle opportunità da non perdere. **L'EXPO** è vicina e sarà un banco di prova ma anche una grande occasione di sviluppo nell'immediato e a lungo termine se sapremo implementare i percorsi di collaborazione avviati con tutti i Paesi interessati.

Ebbene il processo di Piano che intendo portare avanti necessariamente vedrà questa Commissione parlamentare come punto di riferimento basilare.

Sono consapevole delle preoccupazioni delle piccole realtà territoriali per le quali l'aeroporto potrebbe rappresentare un volano per l'economia locale, ma potrebbe anche diventare, in caso di sperpero di fondi pubblici, uno strumento di dissesto per le stesse economie. Saranno vagliate attentamente tutte le situazioni e gli amministratori saranno responsabilizzati nelle decisioni da prendere nell'interesse generale delle collettività coinvolte.

Riguardo a tutte le problematiche del settore seguiremo, innanzitutto, le indicazioni che ci vengono dalle istituzioni europee per agire in conformità con le politiche comuni del trasporto aereo.

Pertanto, in linea con tali indicazioni, porremo in essere azioni rivolte a ottimizzare lo sfruttamento della capacità aeroportuale esistente e ad aumentare la stessa, nonché ad accrescere la qualità degli aeroporti mediante, soprattutto, il potenziamento dell'accessibilità degli scali, dell'intermodalità, il miglioramento dei servizi di assistenza a terra, il rafforzamento della trasparenza e della correlazione con i costi dei diritti aeroportuali e per la sicurezza.

Vogliamo lavorare perché anche l'Italia si avvii a realizzare una delle principali priorità della politica dei trasporti europei: collegare entro il 2050 i principali aeroporti dell'UE alla rete transeuropea ferroviaria e stradale; perché anche l'Italia migliori i servizi di assistenza a terra.

All'interno del comparto aereo si colloca anche il ruolo (presente e futuro) della Società "Alitalia".

La società, che rappresenta ancora, almeno nello spirito, la nostra "compagnia di bandiera", è un *asset* strategico, che deve superare le difficoltà conseguenti al calo della domanda dovuto, a sua volta, all'attuale fase di crisi economica, all'aumento dei costi operativi (carburante, tassazioni per diritti aeroportuali e imposte regionali) alla concorrenza delle compagnie tradizionali e *low cost* e dell'AV ferroviaria, attraverso scelte strategiche che portino ad un aumento di efficienza e di efficacia delle politiche commerciali.

E' questo il pieno convincimento del Governo e dello stesso vertice della Società con il quale ho già avuto un primo confronto.

Le azioni di competenza della società che il management dovrà mettere in campo, possono essere affiancate da alcuni **interventi di regolazione generale del comparto**, di natura normativa, amministrativa ed organizzativa, che stiamo mettendo a punto.

In particolare:

1. proporrò un emendamento finalizzato a **prorogare oltre il 2015 la sussistenza del Fondo di solidarietà**, istituito dal DL 7/2005 e dalla L

92/2012, finanziato dalle attività del settore aeronautico e dai contributi di aziende e lavoratori, al fine di consentire la gestione dei processi di riorganizzazione e ristrutturazione necessari. Attiveremo inoltre un confronto con il Ministero del lavoro, per valutare eventuali interventi sull'attuale assetto normativo e poter assicurare la continuità sostenibile delle tutele dei lavoratori;

2. valuteremo, nell'iter già previsto, le **eventuali integrazioni al Piano nazionale degli aeroporti**, per efficientare il sistema, nell'ottica di garantire gli interessi strategici del Paese in termini di collegamenti aerei;
3. attiveremo una verifica con l'ENAC e le Regioni per verificare la situazione dell'**asimmetria competitiva**, derivante dallo sviluppo delle **compagnie low cost**; in particolare si porrà attenzione all'attività di vigilanza sul rispetto del quadro normativo e sull'effettività delle azioni di controllo e sanzione da parte dei soggetti competenti;
4. procederemo con i competenti ministeri dell'Interno e degli Affari Esteri, per la modifica delle **procedure di immigrazione negli USA**, spostando in Italia la maggior parte delle verifiche di sicurezza, in analogia a quanto già fatto da altri paesi, come l'Irlanda;
5. attiveremo un confronto con le Regioni, in particolare Lazio e Lombardia, per un approfondimento delle **sovrattasse sul rumore** recentemente applicate;
6. monitoreremo il fenomeno dei **diritti di quinta libertà**, in un'ottica di equilibrio fra le esigenze di liberalizzazione, l'interesse economico dei nostri aeroporti da un lato e delle compagnie dall'altro;
7. attiveremo una verifica con il gruppo FSI per i **collegamenti ferroviari con gli aeroporti hub**, in particolare sulla possibilità di collegare a standard **AV** l'aeroporto di **Roma Fiumicino**.

La continuità territoriale

Il “**diritto alla mobilità**”, previsto all’articolo 16 della Costituzione, rappresenta un obiettivo chiave del Governo; la mobilità deve essere garantita attraverso un servizio di trasporto che non penalizzi cittadini residenti in territori meno favoriti.

Trasporto marittimo

-

Com’è noto, a partire dal 2009 si è passati gradualmente da un sistema di trasporto gestito direttamente da aziende di Stato, ad un **sistema gestito da imprese private**, con un meccanismo di regolamentazione degli oneri di servizio pubblico, basato sulla **predeterminazione del corrispettivo statale che resta fisso**, per l’intera durata dei servizi resi, in contrapposizione con il sistema regolatorio precedente, ove il corrispettivo a carico dello Stato consisteva, sostanzialmente in una sorta di ripianamento delle perdite a fine esercizio.

Il processo di privatizzazione trae origine dalla necessità di adeguare il cabotaggio nazionale alle **regole comunitarie**. Per la prima volta nel settore del cabotaggio marittimo si è avviato un percorso il cui obiettivo non era solo quello di assicurare la **continuità territoriale** con le isole ma di **migliorare la qualità e l’efficienza del servizio reso all’utenza**.

Mentre per le società Tirrenia e Siremar il processo di privatizzazione è più avanzato (e si è potuto procedere alla stipula di convenzioni) per quanto concerne, invece, le società Caremar, Saremar e Toremar lo stato della procedura di privatizzazione è ancora in corso, a causa di alcuni ritardi nelle procedure, nonché per effetto di interventi di contenzioso presso la Commissione U.E.

In relazione a ciò, si ritiene che l’attività di vigilanza e controllo sul corretto svolgimento dei servizi resi (attualmente svolta dal MIT e dal MISE) sarebbe più proficua se svolta direttamente, a livello locale, dalla competente Regione che già possiede la competenza esclusiva sui compiti di programmazione ed amministrazione dei servizi in parola.

In ogni caso, in base alle verifiche sinora effettuate sui servizi gestiti dalla società CIN con la Sardegna e la Sicilia, complessivamente si è potuto constatare **un miglioramento del servizio reso rispetto alla precedente gestione**.

Per quanto riguarda invece i collegamenti con le **isole minori della Sicilia** (ex Siremar) assicurati dalla Compagnia delle Isole, si continua a riscontrare una

particolare difficoltà nella gestione da parte dell'operatore soprattutto per la mancanza di un'azione complessiva tesa a stabilizzare i collegamenti da assicurare, anche per la particolare complessità e ed ampiezza del reticolato dei servizi offerti contraddistinti numerosi e ripetuti scali su diversi arcipelaghi.

Per quanto concerne i servizi di trasporto marittimo veloce nell'Area dello Stretto di Messina. allo scopo di potenziare il trasporto marittimo passeggeri nello Stretto di Messina, nel 2008 fu indetta una procedura di gara, per un servizio triennale di trasporto marittimo veloce di passeggeri tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni che si è conclusa con l'affidamento dei servizi in questione al Consorzio Metromare dello Stretto di Messina.

Il servizio, iniziato il 28 giugno 2010, si concluderà il **28 giugno 2013**. I positivi risultati dei primi due anni di esercizio (circa 1.800.000 – 2.000.000 di passeggeri/anno, con un trend crescente della domanda), hanno evidenziato quanto questo servizio regolare di trasporto passeggeri ad elevata frequenza, con mezzi veloci, sia fondamentale e rilevante incidendo positivamente sulle esigenze di mobilità nell'ambito dell'Area metropolitana dello Stretto, soprattutto per i pendolari che quotidianamente si spostano tra le due sponde dello Stretto per motivi di lavoro e/o di studio. Il rifinanziamento del servizio per il triennio 2013 – 2016 richiesto dalle Autorità locali (Regioni, Province e Comuni) è stimato in circa 25 milioni di euro. Ad oggi, tali richieste non hanno potuto trovare accoglimento per le note misure di razionalizzazione della spesa.

Per far fronte alla criticità nell'immediato, il Governo, nelle more del reperimento delle risorse necessarie per un ulteriore triennio, ha recentemente approvato una norma ad hoc per lo stanziamento di circa **3 milioni di euro** atto a garantire, almeno per l'anno corrente (luglio-dicembre), la prosecuzione del servizio, attraverso una proroga del contratto in essere.

Trasporto aereo

Lo Stato italiano, sempre nel rispetto delle Direttive comunitarie, ha introdotto specifici **obblighi di servizio pubblico** per le aziende esercenti il trasporto aereo da e per le aree interessate, sia ricorrendo (come in Sicilia) alla "**compensazione**" del disavanzo economico che l'impresa sostiene al fine di assicurare il servizio su tratte

non remunerative, sia semplicemente imponendo **standard minimi di servizio** su determinate rotte ai vettori, senza oneri per lo Stato (come in Sardegna) .

La funzione marcatamente sociale e di sviluppo che assume tale intervento di regolazione, in un mercato che, naturalmente, tende alla concorrenza e quindi alla progressiva riduzione dei vincoli, impone di offrire parità di condizioni a tutti i vettori disponibili a svolgere il servizio stesso.

Le misure volte a ridurre gli effetti negativi derivanti dallo svantaggio territoriale debbono, quindi, fornire il sostegno minimo necessario ad assicurare il servizio secondo gli *standard* qualitativi e quantitativi richiesti mentre, sotto un profilo strettamente economico, l'onere finanziario individuato a compensazione non deve, comunque, eccedere il disavanzo imputabile al servizio e non deve rappresentare un generico finanziamento all'impresa beneficiaria, pena la qualificazione degli interventi come "aiuto di Stato" non compatibile con il trattato europeo.

I servizi onerati nel trasporto aereo di per sé non precludono, dunque, l'erogazione di fondi da parte dello Stato ma li condizionano ad **un'istruttoria rigorosa da parte della Commissione** che dichiarerà l'aiuto **compatibile** solo se esso realizza realmente obiettivi di comune interesse chiaramente definiti (servizi di interesse economico generale, coesione sociale e regionale, occupazione, ricerca e sviluppo, sviluppo sostenibile, promozione della diversità culturale, ecc.).

L'esperienza maturata in materia di continuità territoriale, anche alla luce della spinta al decentramento, amplia l'esigenza di un sempre maggiore coinvolgimento degli enti locali nella definizione di tali percorsi.

E' nella sede della **Conferenza di servizi** che dovranno indicarsi i contenuti dell'onere di servizio pubblico e la loro reale sostenibilità attraverso la definizione dei parametri necessari, quali: tipologie e i livelli tariffari, soggetti che usufruiscono di sconti particolari, numero ed orari dei voli, tipi di aeromobili e capacità di offerta.

Le azioni in tema di continuità territoriale, in parte in corso e in parte da intraprendere a breve, sono:

1. reperire le risorse per il rifinanziamento del servizio di trasporto marittimo veloce **nell'area dello Stretto** per il triennio 2013-2016 (25 mln);
2. Per quanto concerne **i collegamenti aerei con la Sardegna** è in corso la procedura per determinare nuovi oneri di servizio pubblico sui collegamenti tra gli scali di Alghero, Cagliari e Olbia e quelli di Roma e Milano cd. "rotte storiche".
3. Per quanto concerne **i collegamenti aerei con la Sicilia** il 27 ottobre 2012 è scaduta la proroga in atto per garantire i servizi di continuità territoriale, tramite l'imposizione di oneri di servizio pubblico, delle 2 isole minori della Sicilia, Pantelleria e Lampedusa. Per il reperimento delle risorse necessarie a finanziare i predetti servizi per il triennio 2013 - 2016 (per 1/3 a carico della Regione Sicilia e 2/3 a carico dello Stato), si è provveduto con inserimento di **apposita previsione normativa nella legge di stabilità 2013** utilizzando per la quota statale le risorse disponibili presso l'ENAC, da porre a base di gara per l'affidamento di detti servizi. La gara attivata secondo le procedure previste dalla normativa comunitaria di settore, è in corso e la presentazione delle offerte è prevista per fine giugno.
4. Tuttavia, la carenza di risorse e le difficoltà riscontrate nella definizione dei parametri dei servizi, spesso a causa di posizioni molto discordanti fra i diversi attori della conferenza dei servizi, suggeriscono l'opportunità di **ripensare l'impostazione del comparto**.

In tal senso gli uffici del Ministero stanno studiando ipotesi di modifica dell'attuale regime, per individuare soluzioni che, nel rispetto delle norme UE, possano fornire maggiori garanzie di efficacia e di ottimizzazione delle risorse, nell'espletamento di un servizio che è particolarmente importante per il collegamento delle aree del nostro paese più difficilmente raggiungibili.

L'autorità dei trasporti

Un comune denominatore di tutti questi ambiti legati alla offerta dei servizi di trasporto, sia a scala nazionale che locale, è rappresentato dalla capacità dello Stato di garantire **forme di concorrenza corrette e trasparenti**.

Diventa, pertanto, un obiettivo portante di questo Governo **dare seguito all'indirizzo normativo di istituire un organo indipendente di regolazione dei trasporti**.

Ci sono numerosi motivi per procedere in questa direzione e chiudere un capitolo ormai aperto da troppo tempo:

- La legge istitutiva dell'Autorità indipendente ha infatti fissato una data, il **31 maggio 2012**. E' passato un anno senza che si sia fatto alcun passo in avanti: non è un bel segnale nei confronti delle imprese e degli utenti dei servizi di trasporto.
- La situazione italiana presto **non sarà compatibile con il diritto comunitario**: secondo l'art. 55 della direttiva 2012/34/UE (spazio ferroviario europeo unico), che dovrà essere recepita entro il 16 giugno 2015, ciascuno Stato membro deve istituire - per il settore ferroviario - un'autorità indipendente di regolazione che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale sia *“giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro ente pubblico o privato”*.
- Una regolazione indipendente produrrà un grado più elevato di liberalizzazione e trasparenza del mercato e quindi un **miglioramento della qualità del servizio reso ai cittadini**.
- Essa servirà a dare **stabilità alla regolazione** e quindi a superare quello che – secondo la visione di tutti i soggetti privati (finanziatori e gestori) rappresenta il maggior deterrente all'investimento di capitali privati.

- Servirà a dare **una base più solida alla programmazione infrastrutturale** strategica (regolazione pro-infrastrutturale).
- Consentirà di **riunificare la regolazione su base intermodale** e costituirà quindi uno strumento potente per politiche trasportistiche integrate.

L'impegno del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è quindi quello di trovare – nel brevissimo termine - un modo efficiente e meno oneroso possibile per raggiungere questo obiettivo. Ma è indubbio che il Governo in carica ha il dovere di dotare il mercato dei trasporti di un **organo regolatorio indipendente e autorevole quale asset indispensabile per una politica dei trasporti proiettata nel futuro.**

IL RAPPORTO CON L'UNIONE EUROPEA E GLI ALTRI TEMI ISTITUZIONALI

Questo Governo avverte la esigenza di un confronto nuovo con la Unione Europea, un confronto basato sul misurabile impegno del nostro Paese nella realizzazione di strategie e di scelte che riguardano essenzialmente interventi che non hanno una mera valenza e funzione nazionale ma sovra nazionale. -

Il ricorso allo strumento della “golden rule”

-

Fino ad un anno fa la Unione Europea non aveva definito una “**rete di interesse europeo prioritario**”, una rete, cioè, definita “**core network**” e, quindi, non esisteva, a scala comunitaria un chiaro riconoscimento della essenzialità sovranazionale di determinati interventi infrastrutturali.

Fino ad un anno fa la Unione Europea, ed in particolare per l'ECOFIN, non avevano mai condiviso la ipotesi di **“non far gravare sugli investimenti infrastrutturali di rilievo comunitario i vincoli di Maastricht”** in particolare evitare l'incidenza di tali opere sul debito pubblico compromettendo in tal modo la clausola che impone il debito pubblico al di sotto del 3% del PIL.

Oggi oltre ad un atteggiamento diverso di molti Paesi della Unione Europea, la stessa ECOFIN sta rivedendo l'approccio vissuto in passato. Ebbene, per raggiungere una simile finalità, ho ritenuto urgente produrre un documento da cui si evinca in modo chiaro quale sia stato e quale sia attualmente l'impegno finanziario del nostro Paese su interventi che rivestono, a tutti gli effetti, rilevanza comunitaria.

Tale lavoro, in parte già presente nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2014 – 2016 approvato il giorno 8 maggio dal Parlamento, mette chiaramente in evidenza che dei 70 interventi del Programma delle Infrastrutture Strategiche, interventi avviati sin dal 2002 con le risorse della Legge Obiettivo, oltre l'85% (**66 interventi su 72 interventi chiave del Programma delle Infrastrutture Strategiche della legge Obiettivo**) è relativo ad interventi ubicati sui 4 Corridoi o sui nodi logistici comunitari ultimamente definiti **“core network”**, cioè, ribadisco, come interventi prioritari per la Unione Europea.

In particolare ad oggi il nostro Paese ha realizzato interventi per **35,8 miliardi di €**, ha in corso lavori per **33,7 miliardi di €** e possono essere avviati in futuro **interventi per circa 73 miliardi di €**. Potremmo, quindi, da un lato invocare una deroga alla soglia del 3% prima richiamata e, al tempo stesso, chiedere che gli investimenti ubicati sui Corridoi Comunitari (core network) realizzati, in corso e da avviare, non siano considerati come debito pubblico e quindi non gravino sui vincoli di Maastricht.

**Il semestre di presidenza italiana del Consiglio trasporti UE
(giugno-dicembre 2014)**

La forte connessione fra politica nazionale dei trasporti e politiche dell'Unione Europea dovrà essere il principio ispiratore che accompagnerà l'attività del Ministero nei prossimi mesi.

L'attività in seno al Consiglio dei Ministri dei trasporti della UE rappresenta, per il settore, un momento importante e impegnativo.

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

Il semestre di presidenza italiana, come accaduto nel 2003, è un'occasione assai significativa che presuppone, però, una preparazione adeguata, le cui basi dovranno essere gettate già nel corrente anno.

Gli impegni – in questo senso – sono:

- a. un accurato lavoro di **predisposizione dei dossier** che dovranno essere chiusi o avviati nel semestre: ho dato disposizione agli Uffici affinché un serio lavoro di preparazione sia avviato immediatamente;
- b. attivazione di **un'organizzazione logistica ed operativa**, sia per gli eventi da organizzare in Italia (eventuale Consiglio informale, riunione degli addetti ITALRAP, possibili visite ad infrastrutture di trasporto, etc) sia per un potenziamento delle strutture della Rappresentanza italiana a Bruxelles.

La riforma delle istituzioni e la semplificazione normativa

Questa azione organica che il Governo intende intraprendere non può essere slegata da un contestuale processo riformatore della Costituzione.

Le scelte operate a suo tempo necessitano di una profonda analisi, anche alla luce delle ripetute pronunce della Corte Costituzionale riguardanti la portata dell'articolo 117, essendosi registrati taluni profili di criticità.

Ho già articolato questo tema in modo dettagliato nella mia esposizione in VIII Commissione, date le forti tensioni fra competenze statali e competenze regionali in materia di grandi reti e nodi infrastrutturali. Rinvio quindi a quelle mie osservazioni.

Tuttavia, anche in materia di scelte di politica dei trasporti, osservo come si siano fatti sentire **i limiti di un assetto costituzionale ormai datato**, che non responsabilizza a sufficienza coloro che hanno il dovere di assumere decisioni. Ho già fatto riferimento in questa relazione al caso del **TPL**. Ma non è il solo.

Rafforzare il sistema delle decisioni dei responsabili politici non è facile, perché, com'è noto, le decisioni vere scontentano sempre alcuni.

Ma creano anche **nuove opportunità** per altri.

Vi è l'impellente necessità di varare provvedimenti atti a tutelare il "risultato" dell'azione amministrativa, responsabilizzando compiutamente sia l'amministrazione pubblica che la politica.

Non meno determinante, al riguardo, dovrà essere l'azione incentrata sulla riforma della Pubblica Amministrazione e dei procedimenti amministrativi, e ciò al precipuo scopo di dare impulso e vitalità ad una società che, in alcuni settori, appare di fatto bloccata.

Vi è l'impellente necessità di varare provvedimenti atti a tutelare il "risultato" dell'azione amministrativa, responsabilizzando compiutamente sia l'amministrazione pubblica che la politica.

Ho fatto cenno nelle parti dedicate ai vari settori della politica dei trasporti ai necessari interventi di semplificazione e razionalizzazione che ritengo necessari.



UN NUOVO RAPPORTO FRA CONCEDENTE E CONCESSIONARIO

L'intero sistema che caratterizza i rapporti tra concedente e concessionario; il rapporto, cioè, con concessionari come le Ferrovie dello Stato, le società preposte alla realizzazione ed alla gestione della rete autostradale, le società preposte alla gestione degli aeroporti, ecc., deve, a mio avviso, subire **una attenta rivisitazione**.

Una rivisitazione che sicuramente deve avere come punto fermo la **certezza del diritto e la certezza del sistema regolatorio** ma, contestualmente, deve essere caratterizzata da una verifica capillare e sistematica del rispetto degli impegni contrattuali assunti.

Per quanto riguarda le **concessioni autostradali**, voglio partire da alcuni principi che orienteranno la mia azione:

- certezza del diritto e impegno ad evitare in ogni modo provvedimenti retroattivi (che hanno effetti di lunga durata sulla credibilità del paese);
- severità e serietà dei controlli sugli impegni assunti dai concessionari;
- gestione delle scadenze nella più stretta osservanza del diritto comunitario.

Ritengo inoltre opportuno soffermarmi sul difficile tema che caratterizza, nel comparto ferroviario, la distinzione tra “**obbligo di servizio**” e “**servizio a mercato**”.

I servizi ferroviari con cui viene assicurato il pendolarismo devono possedere degli standard adeguati ad un Paese come il nostro.

Mentre il mio Dicastero deve garantire la massima trasparenza ed il rispetto della concorrenza nel trasporto ferroviario “a mercato”, negli altri casi la nostra attenzione deve diventare esigenza obbligata nel rispettare condizioni di servizio adeguato:

- in termini di qualità del materiale rotabile
- in termini di efficienza ed efficacia nelle frequenze
- in termini di qualità nei servizi dei nodi stazione

questi chiari vincoli funzionali sono, e se non lo sono lo saranno, elementi chiave del Contratto di Servizio tra Trenitalia ed il mio Dicastero.

Ripeto, di fronte a richieste di riqualificazione della offerta ferroviaria, più volte ripetute dai reali fruitori dei servizi ferroviari, non possiamo non affrontare e risolvere una simile esigenza.

D'altra parte la rete gestita dalle Ferrovie dello Stato è di circa 16.000 Km; l'alta velocità rappresenta, all'interno di tale rete, solo 1.000 Km. Quindi non possiamo in alcun modo sottovalutare le esigenze reali di chi utilizza sistematicamente la intera offerta ferroviaria per accedere al lavoro.

Vogliamo e dobbiamo identificare, con la massima urgenza un approccio nuovo nei confronti del concessionario Ferrovie dello Stato. Se quest'ultimo ritiene inadeguati i contributi dello Stato per i servizi resi, proponga, tenuto conto della limitatezza delle risorse, articolazioni diverse della attuale offerta.

Lo stesso approccio va seguito nei rapporti tra Regioni e Aziende ferroviarie cui compete il servizio di trasporto ferroviario locale.

L'obiettivo che intendo perseguire è quello di evitare che nel Paese ci siano servizi di serie A e di serie B, ci siano, ancora peggio, aree territoriali di serie A e di serie B.

Non possiamo assistere, come dicevo prima, ad un aumento della domanda di trasporto su reti ferroviarie, in particolare su reti locali e su reti metropolitane, e non produrre, contestualmente, le condizioni per trasformare questa tendenza in opportunità. Una opportunità che deve rimanere stabile nel tempo, una opportunità che deve caratterizzare i rapporti tra mobilità su gomma e mobilità su ferro nei servizi pubblici anche dopo questa lunga fase recessiva.

Un altro tema è quello relativo alle concessioni autostradali, in modo particolare quelle relative alle Società concedenti a partecipazione ANAS S.p.A. al 50%; mi riferisco in particolare alle seguenti Società:

1. **Autostrade del Lazio** che gestisce l'asse autostradale Roma – latina, Cisterna – Valmontone
2. **Autostrade del Molise** che gestisce l'asse autostradale Termoli – San Vittore
3. **Concessioni Autostrade Lombarde (CAL)** che gestisce
 - La Pedemontana Lombarda
 - BreBeMi (Brescia – Bergamo – Milano)
 - Tangenziale Est Esterna di Milano (TEM)
4. **Concessioni Autostradali Piemontesi (CAP)** che gestisce:
 - Pedemontana Piemontese
 - Tangenziale Est di Torino
 - Collegamento Multimodale di Corso marche

- Collegamento Autostrade Strevi Pedrosa

Occorre rivedere per ognuna di tali Società i vantaggi derivanti per l'ANAS e, soprattutto, le evoluzioni gestionali e le responsabilità manutentive ordinarie e straordinarie che si verranno a produrre nel tempo.

INDICE

PREMESSA

**LA LUNGA RECESSIONE NON DEVE INCRINARE
IL RESPIRO E LA STRATEGIA DEL GOVERNO**

**IL METODO:
ASCOLTO, DIALOGO, COLLEGIALITA', REALISMO, ASSUNZIONE DI
RESPONSABILITA' E DECISIONE**

**I PILASTRI STRATEGICI DEL GOVERNO
E
DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

UN NUOVO ORIENTAMENTO DELLE STRATEGIE TRASPORTISTICHE

AFFRONTARE LE EMERGENZE

**Cantierizzazione delle opere,
contributo dei privati e strategia di manutenzione delle reti**

Il trasporto pubblico locale

LE SCELTE STRATEGICHE

**La sicurezza nei trasporti
La sicurezza nel trasporto stradale, marittimo, ferroviario ed aereo**

La sicurezza stradale e la riforma del Codice della Strada

**La sicurezza in mare
Il ruolo del Comando delle Capitanerie di Porto**

La sicurezza ferroviaria

La sicurezza del trasporto aereo

La politica dei trasporti come politica sostenibile

La portualità e la logistica

La nautica da diporto

Il settore ferroviario

Il trasporto stradale e l'intermodalità

Il trasporto aereo

La continuità territoriale

L'autorità dei trasporti

**IL RAPPORTO CON L'UNIONE EUROPEA E GLI ALTRI TEMI
ISTITUZIONALI**

Il ricorso allo strumento della "golden rule"

**Il semestre di presidenza italiano del Consiglio dei trasporti UE
(giugno-dicembre 2014)**

**La riforma delle istituzioni
e
la semplificazione normativa**

UN NUOVO RAPPORTO FRA CONCEDENTE E CONCESSIONARIO

