

Illustre Presidente, cari deputati,

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

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

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

Per una programmazione oculata delle opere, potenziaremo la revisione di progetto affidata alla Struttura Tecnica di Missione, che ha il compito di analizzare tutti i progetti già in essere e quelli ancora da finanziare, secondo un'attenta analisi costi-benefici. Punteremo inoltre su una minore discrezionalità nella scelta delle priorità e su una maggiore capacità progettuale, per evitare in radice fenomeni di corruzione e di illegalità.

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

Nell'ottica di una attenta cura del territorio e dell'ambiente, infine, questo Ministero punta a fare dell'Italia un Paese all'avanguardia che guardi al suo futuro in verde attraverso incentivi a una mobilità dolce e veramente green. In questo senso investiremo risorse pubbliche per attuare un serio piano nazionale per le piste ciclabili. E soldi pubblici verranno anche investiti sulla mobilità elettrica: è nostra intenzione lavorare per un futuro a basse o zero emissioni. E cercheremo di arrivare all'obiettivo di zero macchine inquinanti in circolazione entro il 2030.

PAUSA

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

Costruire digitale

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

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

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

Punteremo sulla stabilizzazione delle detrazioni fiscali come l'ecobonus.

È inoltre intenzione di questa Amministrazione facilitare il più possibile il ricorso al

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

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

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

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

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

La possibilità di lavorare su un principio di apertura come “Open Bim” rappresenta un vantaggio irrinunciabile: ora si tratta di spingere sull'acceleratore per rendere il prima possibile operativa una piattaforma digitale di questo tipo. Il Ministero sosterrà il ruolo dell'Italia nella realizzazione della piattaforma europea, ma è altrettanto

fondamentale aiutare le amministrazioni pubbliche e le stazioni appaltanti a progettare in Bim: una sfida tanto impegnativa quanto ineludibile!

Efficientamento del Ministero e transizione digitale

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

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

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

Attraverso la digitalizzazione dell'intera attività amministrativa i cittadini, le imprese e le diverse istituzioni potranno accedere alle informazioni ed ai documenti di cui necessitano direttamente da una postazione informatica di cui dispongono.

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

Investimenti e Ue

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

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

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

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

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

Gli investimenti infrastrutturali, infatti, hanno la caratteristica di rientrare tra quelli classificati comunemente "ad alto moltiplicatore": dalla dimensione del moltiplicatore dipende l'efficacia degli investimenti al fine del raggiungimento della finalità a cui l'azione del Governo in questo ambito è preposta.

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

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

Grandi opere

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

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

Non si tratta quindi, nell'approcciarsi a questo tema, di assumere posizioni che abbiano una specifica connotazione politica, quanto anzitutto di avere chiara la realtà dei fatti e del contesto attuale e sulla base di questo procedere nell'azione politica del nuovo Governo.

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

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

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

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

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

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

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

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

Per le maggiori opere figlie della "legge obiettivo" infatti, l'intendimento del Governo è quello di sottoporle ad una attenta "analisi costi-benefici", intendimento

sul quale c'è piena condivisione all'interno della maggioranza e che rappresenta, ancora una volta, l'esito razionale dell'accertato fallimento del passato, più che uno stravolgimento inatteso e imprevedibile dell'azione del Governo.

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

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

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

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

Brescia e Padova e la tratta Torino-Lione.

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

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

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

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

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

anche per la vigilanza sulla realizzazione delle infrastrutture stesse.

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

Proprio per la necessità di assumere queste decisioni in modo consapevole, tutti dovrebbero liberarsi dall'obbligo di difendere i contenuti analitici delle valutazioni fatte anni fa. Se fossimo stati al Governo quando queste opere vennero concepite, il fallimento catastrofico certificato dalla abrogazione della legge obiettivo non si sarebbe mai compiuto. Ma è chiaro che attualmente il contesto di partenza è differente e del contesto specifico di ogni situazione a livello di avanzamento, sia materiale che tecnico-giuridico, l'analisi costi benefici dovrà necessariamente tenerne conto.

Modifica codice dei contratti pubblici

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

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

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

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

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

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

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

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

Porti

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

Riteniamo che connettere i porti sia il solo modo per connettere l'Italia economica all'Europa e al Mondo. Rendere connessi i porti significa connettere l'Italia dell'economia, e consentire una competitività commisurata alle sfide della

concorrenza europea e a quelle poste dall'iniziativa Belt & Road Initiative (BRI), sulla quale il Mit garantisce un ruolo di regia delle iniziative attraverso la Conferenza di Coordinamento nazionale delle Autorità di sistema portuale.

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

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

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

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

I percorsi di crescita economica e commerciale dei porti dovranno contemperare le esigenze della città, del territorio retrostante e dei suoi abitanti, in un'ottica sostenibile. Nel parlare di crescita sostenibile nei porti del futuro occorre avviare percorsi di pianificazione che non siano limitati al traffico container ma che includano merci break-bulk (le quali creano molta occupazione) nonché rinfuse liquide e solide.

Investiremo nel collegamento ferroviario dei porti italiani per favorire lo switch

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

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

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

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

Emergenza abitativa

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

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

Avere informazioni complete ed esaustive sugli immobili pubblici è il punto di

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

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

Settore idrico

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

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

Si tratta, salvo alcuni casi, di interventi di piccola rilevanza, in termini di fabbisogno finanziario, ma con una forte ricaduta economica: sono in grado di creare forte consenso locale, in quanto forniscono l'acqua alle città e all'agricoltura; non hanno

impatto ambientale ma, semmai, sono diretti alla conservazione della risorsa naturale; in alcuni casi, servono a mitigare il rischio alluvioni; hanno un iter procedurale molto contenuto rispetto ad altre opere pubbliche; soprattutto, possono essere cantierabili in poco tempo e realizzabili, per l'importo contenuto, dalle imprese locali. Interventi, quindi, che presentano le caratteristiche proprie dell'ottica dell'indirizzo politico del Ministero.

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

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

Barriere architettoniche

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

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

Demanio marittimo

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

COSTRUIRE DIGITALE	2
EFFICIENTAMENTO DEL MINISTERO E TRANSIZIONE DIGITALE	4
INVESTIMENTI E UE	5
GRANDI OPERE	7
MODIFICA CODICE DEI CONTRATTI PUBBLICI	11
PORTI	12
EMERGENZA ABITATIVA	14
SETTORE IDRICO	15
BARRIERE ARCHITETTONICHE	16
DEMANIO MARITTIMO	16