

ATTI PARLAMENTARI

XIX LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. LVII
n. 2 – Allegati I-V

DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2024

(Articoli 7, comma 2, lettera a), e 10 della legge 31 dicembre 2009, n. 196)

**Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri
(MELONI)**

ALLEGATI

- ALLEGATO I – Relazione sugli interventi nelle aree sottoutilizzate
- ALLEGATO II – Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica
- ALLEGATO III – Relazione sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra
- ALLEGATO IV – Le spese dello Stato nelle regioni e nelle province autonome
- ALLEGATO V – Relazione sull'attuazione della razionalizzazione del sistema degli acquisti di beni e servizi

Trasmesso alla Presidenza il 9 aprile 2024

PAGINA BIANCA

SOMMARIO

ALLEGATO I – Relazione sugli interventi nelle aree sottoutilizzate ..	<i>Pag.</i>	5
ALLEGATO II – Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica	»	71
ALLEGATO III – Relazione sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra	»	237
ALLEGATO IV – Le spese dello Stato nelle regioni e nelle province autonome	»	279
ALLEGATO V – Relazione sull’attuazione della razionalizzazione del sistema degli acquisti di beni e servizi	»	289

PAGINA BIANCA

Allegato I

Relazione sugli interventi nelle aree sottoutilizzate

PAGINA BIANCA

INDICE

PREMESSA	9
I. LA POLITICA DI COESIONE: IL NUOVO QUADRO DI RIFERIMENTO	11
I.1. LA RIORGANIZZAZIONE DELLA GOVERNANCE NAZIONALE	11
I.2. GLI ACCORDI PER LA COESIONE	12
I.4. LA ZES UNICA	14
I.5. LA RIFORMA DELLA POLITICA DI COESIONE	15
II. LO STATO DI ATTUAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE EUROPEA	19
II.1. LA PROGRAMMAZIONE 2014-2020	19
<i>II.1.a. VERSO LA CHIUSURA DEL CICLO</i>	19
<i>II.1.b. LA PROGRAMMAZIONE E L'ATTUAZIONE DI REACT-EU</i>	26
<i>II.1.c. INIZIATIVA SAFE (Supporting Affordable Energy)</i>	27
II.2. LA PROGRAMMAZIONE 2021-2027	30
II.2.a. QUADRO DI ATTUAZIONE	30
III. LO STATO DI ATTUAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE NAZIONALE ..	35
III.1. LA PROGRAMMAZIONE 2014-2020	35
III.1.a. I PIANI SVILUPPO E COESIONE	35
III.1.b. LE ALTRE ASSEGNAZIONI FSC 2014-2020	41
III.1.c. I PROGRAMMI COMPLEMENTARI 2014-2020	42
III.2. LA PROGRAMMAZIONE 2021-2027	45
III.2.a. LE ASSEGNAZIONI FSC 2021-2027	45
III.2.b. GLI ACCORDI PER LA COESIONE	47
IV. STRUMENTI TRASVERSALI DELLA POLITICA DI COESIONE	53
IV.1. CIS - I CONTRATTI ISTITUZIONALI DI SVILUPPO	53
IV.2. SNAI - LA STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE	61
V. MONITORAGGIO E TRASPARENZA	69

PAGINA BIANCA

PREMESSA

La presente relazione, predisposta a cura del Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud, ai sensi dell'art. 10 della legge 196/2009, dà conto delle principali attività di programmazione e di attuazione realizzate nel corso del 2023 nell'ambito degli interventi previsti dalle politiche di coesione territoriale, finanziati con le risorse europee e nazionali (Fondi strutturali europei, Fondo per lo sviluppo e la coesione e Fondo di rotazione), per la promozione e il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale e per la riduzione dei divari di sviluppo regionale, ai sensi del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (art. 174) e della Costituzione italiana (art. 119, comma 5).

L'elaborazione del quadro programmatico e attuativo si basa sui dati del Sistema Nazionale di Monitoraggio MEF-IGRUE e sulle informazioni contenute nei documenti di programmazione, ed è integrata dalla rappresentazione, in sintesi, del mutato contesto nazionale, delle regole, degli strumenti e delle istituzioni delle politiche di coesione, come ridefinito nel corso dello stesso anno.

PAGINA BIANCA

I. LA POLITICA DI COESIONE: IL NUOVO QUADRO DI RIFERIMENTO

I.1. LA RIORGANIZZAZIONE DELLA GOVERNANCE NAZIONALE

Il decreto-legge n. 13 del 2023, recante “Disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l’attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune”, convertito con modificazioni dalla legge 21 aprile 2023, n. 41 (c.d. DL “PNRR 3”) delinea all’art. 50 (poi modificato dal DL 124/2023) una riforma e un riassetto della struttura e del funzionamento della *governance* istituzionale delle politiche di coesione.

In particolare, l’articolo 50 del D.L., rubricato “Disposizioni per il potenziamento delle politiche di coesione e per l’integrazione con il PNRR”, al fine dichiarato di assicurare un più efficace perseguimento delle finalità di cui all’art. 119, comma 5, Costituzione, il rafforzamento delle attività connesse alle politiche di coesione e l’integrazione tra queste ultime e il PNRR, dispone la soppressione dell’Agenzia per la coesione territoriale e la contestuale attribuzione delle relative funzioni al Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio, che succede a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi all’Agenzia e ne acquisisce le risorse umane, strumentali e finanziarie, con il conseguente incremento della dotazione organica della Presidenza del Consiglio dei ministri a far data dal termine individuato con successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

In conseguenza, con DPCM 10 novembre 2023, è stato individuato - quale data di soppressione dell’Agenzia - il 1° dicembre 2023 e si è provveduto alla riorganizzazione del Dipartimento per le politiche di coesione, ridenominato Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud, articolato in **cinque Uffici** di livello generale

Il comma 10 del citato articolo 50 del decreto-legge n. 13/2023 ha altresì previsto la riorganizzazione e razionalizzazione del Nucleo di valutazione e analisi per la programmazione (NUVAP) di cui all’articolo 1, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 19 novembre 2014, che viene ridenominato «Nucleo per le politiche di coesione (NUPC)» composto da un numero massimo di 40 componenti e al quale sono trasferite le funzioni e le attività del soppresso Nucleo di verifica e controllo (NUVEC) di cui all’articolo 1, comma 3, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 19 novembre 2014.

I.2. GLI ACCORDI PER LA COESIONE

L'articolo 1 del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, recante "disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione, per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese, nonché in materia di immigrazione" (c.d. DL Sud), come modificato dalla legge di conversione 13 novembre 2023, n. 162, reca le disposizioni volte a modificare la disciplina prevista all' art. 1, comma 178, della legge n. 178/2020 (legge di bilancio per il 2021) in ordine alle modalità di programmazione e di utilizzo delle risorse Fondo per lo sviluppo e la coesione stanziare per il ciclo 2021-2027.

In particolare, il comma 1 del DL SUD, nel ridefinire i criteri e le modalità di impiego e di gestione delle risorse del FSC per la programmazione 2021-2027, ha riscritto il comma 178 citato, introducendo lo strumento dell'"Accordo per la coesione", quale riferimento per la programmazione e l'attuazione degli interventi finanziati con le risorse del Fondo.

La nuova lettera a) del comma 178 stabilisce, in particolare, le finalità di impiego del Fondo, che è destinato a iniziative e misure afferenti alle politiche di coesione, come definite dal Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, nonché all'attuazione degli Accordi per la coesione, previsti alle successive lettere c) e d), del comma 178, che costituiscono i nuovi strumenti operativi per la gestione del FSC 2021-2027.

L'impiego della dotazione del FSC è definito in coerenza con le politiche settoriali, con gli obiettivi e le strategie dei fondi strutturali europei del periodo di programmazione 2021-2027 e con le politiche di investimento e di riforma previste nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), secondo principi di complementarità e di addizionalità.

Con specifico riferimento agli Accordi per la coesione, la lettera b) stabilisce che, con una o più delibere del CIPESS, si provvede all'imputazione programmatica, nel rispetto del criterio territoriale di ripartizione (80% al Mezzogiorno, 20% al Centro-Nord):

1. delle risorse destinate alle Amministrazioni centrali, con l'indicazione di ciascuna Amministrazione beneficiaria e dell'entità delle risorse assegnate a ciascuna di esse, assicurando una quota prevalente di risorse per gli interventi infrastrutturali;
2. delle risorse destinate alle Regioni e alle Province autonome, con l'indicazione dell'entità della ripartizione delle risorse tra ciascuna di esse.

Con la delibera CIPESS 3 agosto 2023, n. 25 (G.U. n. 269 del 17 novembre 2023), recante "Fondo sviluppo e coesione 2021-2027. Imputazione programmatica in favore di regioni e province autonome", è stata approvata l'imputazione programmatica della quota regionale relativa al Fondo sviluppo e coesione 2021-

2027 alle Regioni e Province autonome di una quota pari al 60 per cento delle risorse FSC 2021-2027 disponibili, complessivamente pari a 32,366 miliardi di euro.

La lettera c) disciplina l'Accordo per la coesione con le Amministrazioni centrali, definito tra il Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR e ciascun Ministro interessato, sulla base dell'imputazione programmatica delle risorse alle Amministrazioni centrali, con il quale vengono individuati gli obiettivi di sviluppo da perseguire attraverso la realizzazione di specifici interventi, anche con il concorso di più fonti di finanziamento.

La lettera d) disciplina gli Accordi per la coesione tra il Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR e ciascun Presidente di Regione o di Provincia autonoma, sulla base dell'imputazione programmatica di risorse alle Amministrazioni regionali. Sullo schema di Accordo con le Regioni, è richiesto il parere del Ministro dell'economia e delle finanze ed è previsto il coinvolgimento e il ruolo proattivo delle Amministrazioni centrali interessate.

Una volta definito e sottoscritto l'Accordo di coesione, si provvede, con delibera del CIPESS, adottata su proposta del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, all'assegnazione in favore di ciascuna Amministrazione centrale ovvero di ciascuna Regione o Provincia autonoma delle pertinenti risorse finanziarie. A seguito della registrazione della delibera CIPESS da parte degli organi di controllo (Corte dei conti), ciascuna Amministrazione assegnataria delle risorse è autorizzata ad avviare le attività occorrenti per l'attuazione degli interventi.

Il comma 3 dell'articolo 1 del D.L. n. 124 del 2023 disciplina la procedura per l'eventuale modifica degli Accordi per la coesione, che può avvenire:

- d'intesa tra le Parti,
- sulla base degli esiti dell'istruttoria svolta dal Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud,
- in coerenza con i profili finanziari definiti dalla delibera CIPESS di assegnazione delle risorse.

Laddove la modifica comporti un aumento o una diminuzione delle risorse del FSC assegnate, ovvero una modifica dei profili finanziari definiti dalla delibera CIPESS di assegnazione di risorse, la modifica è sottoposta - su proposta del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, sentita la Cabina di regia del FSC - all'approvazione del CIPESS.

La modifica del cronoprogramma degli interventi definito dall'Accordo per la coesione è consentita esclusivamente qualora l'Amministrazione assegnataria delle risorse fornisca adeguata dimostrazione dell'impossibilità di garantirne il rispetto per circostanze non imputabili a sé ovvero al soggetto attuatore dell'intervento o della linea d'azione.

I.4. LA ZES UNICA

Nell'ambito del più ampio disegno riformatore del D.L. n. 124 del 2023, è stata prevista a partire dal 1° gennaio 2024, in sostituzione delle n. 8 Zone economiche speciali istituite nei territori del Mezzogiorno ai sensi del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, l'istituzione della nuova Zona Economica Speciale per il Mezzogiorno, denominata "ZES UNICA", comprendente i territori delle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna.

Per l'attuazione della riforma, è stata istituita, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, una Cabina di regia ZES, cui sono attribuiti compiti di indirizzo, coordinamento, vigilanza e monitoraggio, presieduta dal Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, composta dal Ministro per gli affari regionali e le autonomie, dal Ministro per la pubblica amministrazione, dal Ministro per la protezione civile e del mare, dal Ministro per le riforme istituzionali e la semplificazione normativa, dal Ministro per lo sport e i giovani, dal Ministro dell'economia e delle finanze, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministro delle imprese e del made in Italy, dal Ministro del lavoro e delle politiche sociali, dal Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dal Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, dal Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, dal Ministro del turismo, dal Ministro della cultura, dagli altri Ministri competenti in base all'ordine del giorno di ciascuna riunione, nonché dai Presidenti delle Regioni del Mezzogiorno sui territori delle quali si estende la nuova ZES, dal Presidente dell'Unione delle province d'Italia o da un suo delegato e dal Presidente dell'Associazione nazionale dei Comuni italiani o da un suo delegato.

Con DPCM del 20 novembre 2023 è stata istituita, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, la Struttura di missione ZES, alle dirette dipendenze del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.

La Struttura ha al vertice un coordinatore, è articolata in due direzioni generali e quattro uffici di livello dirigenziale non generale (servizi), e svolge, tra le altre, attività di monitoraggio sulla base degli indicatori di avanzamento fisico, finanziario e procedurale definiti dalla Cabina di regia ZES, degli interventi e degli incentivi concessi nella ZES unica, al fine di verificare l'andamento delle attività, l'efficacia delle misure di incentivazione concesse e il raggiungimento dei risultati attesi come indicati nel Piano strategico della ZES unica.

Dal punto di vista organizzativo, la struttura si compone di:

- 3 unità dirigenziali di livello generale, costituite dal coordinatore e da una unità per ciascuna delle due direzioni generali;
- 4 unità dirigenziali di livello non generale;
- 60 unità di personale non dirigenziale, delle quali 30 unità sono individuate tra il personale della soppressa Agenzia per la coesione territoriale già trasferito alla Presidenza del Consiglio dei ministri ai sensi dell'articolo 50, comma 2, del D.L. n. 13 del 24 febbraio 2023;

- 30 unità sono individuate tra il personale di ruolo della Presidenza del Consiglio dei ministri o di altre amministrazioni pubbliche, collocato in posizione di comando o fuori ruolo o altro analogo istituto.

L'assetto organizzativo è stato avviato con la nomina del coordinatore della Struttura di missione e dei due direttori generali, e con il trasferimento di un primo contingente di personale, pari a 16 unità, a valere sulle risorse umane dell'ex Agenzia per la coesione territoriale.

Il DPCM del 29 dicembre 2023, al fine di garantire la piena operatività della struttura di missione ZES e consentire la definizione dei procedimenti in corso, nonché un ordinato e graduale passaggio di consegne tra i Commissari straordinari ZES e la Struttura di missione, ha prorogato la decorrenza del trasferimento delle funzioni dalle 8 strutture commissariali alla Struttura di missione, alla data del 1° marzo 2024. È inoltre previsto un contingente di esperti a supporto della Struttura, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, del D.L. n.30 del 30 luglio 1999.

I.5. LA RIFORMA DELLA POLITICA DI COESIONE

Con l'Accordo di Partenariato approvato dalla Commissione europea con la Decisione C (2022)4787 del 15 luglio 2022 sono stati definiti gli indirizzi strategici e operativi per l'utilizzo delle risorse assegnate all'Italia per la politica di coesione 2021-2027, pari a 74 miliardi di euro, di cui 42,2 miliardi di risorse UE (FESR, FSE Plus, Fondo per una transizione giusta).

L'Accordo di Partenariato ha, altresì, indicato la necessità di coordinare l'azione della politica di coesione con il PNRR e ha individuato, in via preliminare, gli ambiti in cui sviluppare complementarità e sinergie tra i due strumenti d'intervento.

L'esigenza di rafforzare la complementarità tra politica di coesione e PNRR ha trovato una prima concreta espressione con il Decreto-Legge n.13 del 24 febbraio 2023, convertito con modificazioni dalla L. 21 aprile 2023, n. 41, che ha definito una nuova governance per l'attuazione del PNRR e delle politiche di coesione, in linea con l'individuazione di una Autorità politica unica attraverso cui esprimere, con una visione di sistema, le scelte operate su entrambi gli strumenti di intervento.

Nella medesima direzione e recependo l'indicazione formulata dal Consiglio europeo nell'ambito delle Raccomandazioni specifiche per Paese adottate nel 2023, si è inserita, più recentemente, la riforma 1.9.1. del PNRR proposta in occasione della revisione del PNRR dell'Italia, successivamente approvata con Decisione del Consiglio dell'8 dicembre 2023. La richiamata riforma si pone l'obiettivo di accelerare l'attuazione e migliorare l'efficienza dell'azione dei programmi 2021-2027 della politica di coesione, in una logica di complementarità con il PNRR.

Si tratta di un obiettivo che risulta essere di assoluta rilevanza anche in considerazione del fatto che si è avviata la fase più intensa di attuazione del Dispositivo per la ripresa e la resilienza, con interventi del PNRR da rendicontare

entro giugno 2026, destinati in misura significativa al Mezzogiorno, che vanno ad integrare quelli finanziati dalla politica di coesione.

Come è noto, la politica di coesione è uno dei principali strumenti di investimento dell'Unione europea, che mira a stimolare la crescita negli Stati membri e a ridurre i divari tra regioni a differente livello di sviluppo. Tale politica deve quindi rappresentare una fondamentale leva per superare le debolezze strutturali che hanno impedito, in particolare alle regioni del Sud, di attivare processi di convergenza duraturi nei livelli di reddito pro-capite, produttività, occupazione, condizione definita "Trappola dello sviluppo" nella relazione della Commissione europea sulla coesione economica, sociale e territoriale nell'UE.

La riforma della politica di coesione introdotta nell'ambito della revisione del PNRR sopra citata si inserisce all'interno delle linee strategiche e operative definite dall'Accordo di Partenariato 2021-2027 e dai singoli Programmi nazionali e regionali approvati dalla Commissione europea e interviene, in particolare, in alcuni settori strategici condivisi con la Commissione europea e in ulteriori settori che sono emersi come rilevanti nell'ambito del confronto attivato con i Ministeri e le Regioni per l'implementazione della riforma.

Si tratta, da un lato, di settori caratterizzati da servizi e infrastrutture essenziali per cittadini e imprese quali le risorse idriche, le infrastrutture per il rischio idrogeologico e la protezione dell'ambiente, i rifiuti, i trasporti e la mobilità sostenibile, le infrastrutture per l'istruzione, la salute, le infrastrutture per la sicurezza per i quali si registrano ancora condizioni di arretratezza strutturale in diverse regioni, in particolare al Sud; dall'altro, di settori quali l'energia e il sostegno allo sviluppo e all'attrattività delle imprese, anche attraverso lo sviluppo delle infrastrutture per la ricerca e il trasferimento tecnologico, fondamentali per accrescere la competitività del Paese e del Mezzogiorno e per rispondere efficacemente alle nuove sfide, in particolare quelle della transizione verde e digitale, anche alla luce della recente istituzione della ZES Unica per il Mezzogiorno prevista dal decreto legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito con modificazioni dalla legge 13 novembre 2023, n. 162.

Su alcuni degli ambiti di intervento sopra richiamati (idrico, rifiuti, trasporti) insistono, peraltro, le condizioni abilitanti previste dal regolamento generale che disciplina la politica di coesione 2021-2027 (Reg. UE 2021/1060). In tali ambiti, la riforma della politica di coesione mira a dare attuazione ai Piani di settore richiesti dalle condizioni abilitanti quale pre-requisito per l'accesso alle risorse europee e ad accelerare i relativi processi di realizzazione per le Regioni ancora inadempienti.

Inoltre, alcuni settori strategici oggetto della riforma della politica di coesione prevista dal PNRR assumono rilevanza in quanto interessati da procedure di infrazione aperte a carico dell'Italia e che riguardano l'intero territorio nazionale o specifiche regioni, al cui superamento possono contribuire gli interventi cofinanziati dalla politica di coesione.

Per i settori strategici sopra richiamati la riforma della politica di coesione è rivolta ad accelerare e rendere più efficienti i processi di programmazione, intervenendo nella fase di individuazione degli interventi su cui concentrare l'attuazione secondo tempistiche certe di realizzazione, accelerando in tal modo il conseguimento dei risultati di sviluppo attesi, e prevedendo una verifica sistematica degli avanzamenti procedurali e di spesa degli investimenti avviati, nel rispetto delle disposizioni regolamentari e delle procedure previste per l'implementazione dei fondi.

In particolare, il traguardo previsto dal PNRR in relazione alla riforma (M1C1-14 bis) richiede l'entrata in vigore di una legislazione nazionale attraverso la quale individuare, nel quadro dell'Accordo di Partenariato e per tutti i programmi in corso, le modalità necessarie per accelerare e migliorare l'attuazione della politica di coesione. Al fine di condividere le azioni necessarie è stato reso operativo, nell'ambito della Cabina di regia del PNRR, un Gruppo di lavoro tecnico cui hanno partecipato le Autorità di gestione dei programmi.

Oltre a quanto sopra rappresentato in relazione alla riforma della politica di coesione, va evidenziato come l'integrazione tra politica di coesione e PNRR sia stata anche valorizzata da interventi normativi di livello europeo. In particolare, con il regolamento (UE) 2023/795, è stata istituita la "Piattaforma europea per le tecnologie strategiche" (STEP), che intende contribuire a preservare il vantaggio europeo nelle tecnologie critiche per le transizioni verde e digitale e a mobilitare capitali privati per sostenere la competitività delle imprese europee in queste tecnologie sulla scena mondiale. Per tali finalità, il Regolamento (UE) 2023/795 ha introdotto misure di flessibilità che favoriscono la riprogrammazione dei programmi 2021-2027 per orientarli verso le tecnologie strategiche indicate nel regolamento. Al contempo, il medesimo regolamento consente agli Stati membri di includere nei Piani di Ripresa e Resilienza nazionali misure a sostegno di operazioni di investimento nelle tecnologie strategiche che contribuiscano agli obiettivi della Piattaforma STEP. Anche in questo ambito sarà quindi necessaria un'azione mirata di coordinamento per massimizzare l'efficacia degli investimenti finanziati con la politica di coesione e con il PNRR e valorizzare ogni possibile sinergia tra i due strumenti d'intervento.

PAGINA BIANCA

II. LO STATO DI ATTUAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE EUROPEA

II.1. LA PROGRAMMAZIONE 2014-2020

II.1.a. VERSO LA CHIUSURA DEL CICLO

Il 31 dicembre 2023 si è concluso il periodo di ammissibilità delle spese a valere sui programmi della politica di coesione per il ciclo di programmazione 2014-2020. Tuttavia, tale data non definisce la chiusura del ciclo di programmazione in quanto i programmi continuano a certificare la spesa sostenuta nel periodo di ammissibilità, devono effettuare i controlli richiesti dalla regolamentazione europea di settore e predisporre tutta la documentazione necessaria da presentare alla Commissione europea al fine di consentirle di avviare il processo di chiusura vero e proprio. Tale processo si basa sui conti presentati relativi alle spese che sono state sostenute durante l'ultimo periodo di riferimento, sulle relazioni riguardo ai controlli eseguiti e sulla relazione di attuazione finale di ciascun programma operativo.

Limitando l'osservazione alla sola quota di risorse europee, alla data del 31 dicembre 2023, l'avanzamento delle certificazioni registrato è pari al 61,2% per i Programmi Operativi Nazionali, come illustrato nella tavola che segue.

TAVOLA 1 - PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA 2014-2020 PROGRAMMI OPERATIVI NAZIONALI (PON) (MILIONI DI EURO E %)						
PO	Fondo	Area	Programmato UE (a)	Spesa UE (b)	Avanzamento (b/a)	
Scuola	FESR	<i>In transizione</i>	31,8	31,8	100,0%	
		<i>Meno sviluppate</i>	264,2	208,2	78,8%	
		<i>Più sviluppate</i>	213,4	213,4	100,0%	
	FESR REACT-EU	Italia	1.291,7	639,9	49,5%	
	FSE	<i>In transizione</i>	65,1	40,3	61,9%	
		<i>Meno sviluppate</i>	686,9	661,4	96,3%	
		<i>Più sviluppate</i>	256,2	250,2	97,7%	
	Totale			2.809,3	2.045,2	72,8%
	Governance	FESR	<i>In transizione</i>	11,4	9,5	83,1%
<i>Meno sviluppate</i>			258,0	204,3	79,2%	
<i>Più sviluppate</i>			25,3	24,1	95,2%	
FESR REACT-EU		Italia	1.024,9	1.024,9	100,0%	
FSE		<i>In transizione</i>	11,6	9,3	80,5%	
		<i>Meno sviluppate</i>	271,7	176,9	65,1%	
		<i>Più sviluppate</i>	25,7	23,6	92,0%	
FSE REACT-EU		Italia	618,4	366,6	59,3%	
Totale			2.247,0	1.839,3	81,9%	

**TAVOLA 1 - PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA 2014-2020
PROGRAMMI OPERATIVI NAZIONALI (PON) (MILIONI DI EURO E %)**

PO	Fondo	Area	Programmato UE (a)	Spesa UE (b)	Avanzamento (b/a)
IOG	FSE	<i>In transizione</i>	87,9	5,3	6,1%
		<i>Meno sviluppate</i>	674,5	36,2	5,4%
		<i>Più sviluppate</i>	479,2	0,0	0,0%
	IOG	<i>Italia</i>	940,1	1.407,3	149,7%
		Totale	2.181,7	1.448,8	66,4%
Inclusione	FSE	<i>In transizione</i>	45,7	33,0	72,3%
		<i>Meno sviluppate</i>	610,1	342,8	56,2%
		<i>Più sviluppate</i>	168,3	149,3	88,7%
	FSE REACT-EU	<i>Italia</i>	92,3	7,2	7,8%
	Totale	916,4	532,3	58,1%	
SPA0	FSE	<i>In transizione</i>	32,3	26,1	80,9%
		<i>Meno sviluppate</i>	1.067,2	806,3	75,6%
		<i>Più sviluppate</i>	55,2	34,0	61,7%
	FSE REACT-EU	<i>Italia</i>	6.047,9	2.239,4	37,0%
	Totale	7.202,7	3.105,8	43,1%	
Legalità	FESR	<i>In transizione</i>	8,0	2,2	27,8%
		<i>Meno sviluppate</i>	246,1	164,9	67,0%
		<i>Più sviluppate</i>	4,9	1,9	39,2%
	FSE	<i>In transizione</i>	7,5	7,5	100,0%
		<i>Meno sviluppate</i>	125,6	94,6	75,3%
		<i>Più sviluppate</i>	78,3	78,3	100,0%
Totale	470,3	349,3	74,3%		
Città Metropolitane	FESR	<i>In transizione</i>	16,7	12,8	76,2%
		<i>Meno sviluppate</i>	311,8	192,9	61,9%
		<i>Più sviluppate</i>	105,0	93,5	89,1%
	FESR REACT-EU	<i>Italia</i>	1.003,4	167,2	16,7%
	FSE	<i>In transizione</i>	4,4	4,4	98,5%
		<i>Meno sviluppate</i>	123,1	99,7	81,0%
		<i>Più sviluppate</i>	38,3	38,2	99,7%
	FSE REACT-EU	<i>Italia</i>	80,0	77,1	96,3%
	Totale	1.682,8	685,6	40,7%	
	Ricerca e Innovazione	FESR	<i>In transizione</i>	56,2	49,4
<i>Meno sviluppate</i>			623,0	485,3	77,9%
FSE		<i>In transizione</i>	20,3	20,3	100,0%
		<i>Meno sviluppate</i>	226,7	194,4	85,8%
FSE REACT-EU		<i>Italia</i>	1.167,4	445,7	38,2%
Totale	2.093,7	1.195,2	57,1%		
Cultura	FESR	<i>Meno sviluppate</i>	368,2	248,3	67,4%
Infrastrutture e Reti	FESR	<i>Meno sviluppate</i>	1.173,3	883,6	75,3%
		<i>Italia</i>	666,8	22,1	3,3%
	FESR REACT-EU	Totale	1.840,1	905,7	49,2%
Imprese e Competitività	FESR	<i>In transizione</i>	114,2	109,6	96,0%
		<i>Meno sviluppate</i>	2.167,1	2.081,6	96,1%
		<i>Più sviluppate</i>	49,4	47,9	97,0%
	FESR REACT-EU	<i>Italia</i>	2.195,6	1.393,2	63,5%
		Totale	4.526,2	3.632,4	80,3%
Iniziativa PMI	FESR	<i>In transizione</i>	25,2	25,2	100,0%
		<i>Meno sviluppate</i>	294,8	294,8	100,0%
	Totale	320,0	320,0	100,0%	
TOTALE			26.658,3	16.307,9	61,2%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati SFC2014 al 31/12/2023

Analogamente, l'avanzamento delle certificazioni registrato sulle risorse europee è pari all'84,3% per i Programmi Operativi Regionali alla data del 31 dicembre 2023, come illustrato nella tavola seguente.

**TAVOLA 2 - PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA 2014-2020
PROGRAMMI OPERATIVI REGIONALI (POR) - REGIONI MENO SVILUPPATE (MILIONI DI EURO E %)**

PO	Fondo	Programmato UE (a)	Spesa UE (b)	Avanzamento (b/a)
Basilicata	FESR	413,0	281,0	68,0%
	FSE	144,8	130,6	90,2%
Calabria	FESR	1.468,7	1.090,1	74,2%
	FSE	315,5	243,0	77,0%
Campania	FESR	3.085,2	2.391,2	77,5%
	FSE	627,9	565,5	90,1%
Puglia	FESR	2.788,1	2.494,1	89,5%
	FSE	772,4	759,5	98,3%
Sicilia	FESR	3.418,4	2.177,0	63,7%
	FSE	615,1	508,0	82,6%
Totale Regioni meno sviluppate		13.649,1	10.640,0	78,0%
Abruzzo	FESR	137,8	127,6	92,6%
	FSE	69,3	65,1	94,0%
Molise	FESR	53,0	45,2	85,3%
	FSE	23,9	20,6	86,4%
Sardegna	FESR	465,5	443,7	95,3%
	FSE	222,4	212,5	95,6%
Totale Regioni in transizione		971,7	914,7	94,1%
Emilia-Romagna	FESR	240,9	240,9	100,0%
	FSE	393,1	374,0	95,1%
Friuli-Venezia Giulia	FESR	115,4	113,0	98,0%
	FSE	138,2	126,2	91,3%
Lazio	FESR	484,5	484,5	100,0%
	FSE	451,3	438,8	97,2%
Liguria	FESR	196,3	166,0	84,6%
	FSE	177,3	152,7	86,2%
Lombardia	FESR	485,2	464,5	95,7%
	FSE	485,2	484,1	99,8%
Marche	FESR	292,7	258,6	88,4%
	FSE	144,0	137,7	95,7%
P.A. Bolzano	FESR	72,4	66,5	91,8%
	FSE	64,2	64,2	100,0%
P.A. Trento	FESR	46,1	45,5	98,7%
	FSE	63,2	54,2	85,7%
Piemonte	FESR	482,9	481,2	99,6%
	FSE	436,1	435,3	99,8%
Toscana	FESR	389,5	372,8	95,7%
	FSE	373,2	363,5	97,4%
Umbria	FESR	206,1	193,0	93,6%
	FSE	118,8	111,7	94,0%
Valle d'Aosta	FESR	32,2	31,9	99,0%
	FSE	26,3	23,8	90,6%
Veneto	FESR	300,2	282,1	94,0%
	FSE	382,0	372,3	97,5%
Totale Regioni più sviluppate		6.597,5	6.339,3	96,1%
TOTALE COMPLESSIVO		21.218,2	17.894,1	84,3%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati SFC2014 al 31/12/2023

Per valutare l'investimento complessivo sostenuto dai programmi finanziati dalle risorse europee, quindi al lordo del cofinanziamento nazionale, occorre precisare che il quadro strategico generale ha richiesto una serie di modifiche che si sono rese necessarie per far fronte ad un contesto europeo e mondiali che ha subito rapidi e significativi mutamenti nella fase di chiusura della Programmazione 2014-2020. Tali modifiche sono state riflesse anche nel quadro regolatorio relativo alla politica di coesione al fine, da un lato, di non pregiudicare l'attuazione dei programmi e gli scopi della coesione e, dall'altro, per far fronte alle sfide emergenziali che hanno fortemente investito l'Unione europea.

A partire dal 2020 la Commissione europea ha introdotto alcune specifiche misure al fine di contrastare la crisi conseguente all'epidemia COVID-19, allo scopo di garantire agli Stati membri l'immediata disponibilità di risorse finanziarie derivante dai fondi dell'Unione. In particolare, è stata introdotta la possibilità, per i programmi, di poter rendicontare le spese al tasso di cofinanziamento UE al 100%. Ci si riferisce, nello specifico, alle iniziative denominate "Coronavirus Response Investment Initiative (CRII)" (Regolamento UE 2020/460) e "Coronavirus Response Investment Initiative plus (CRII+)" (Regolamento (UE) 2020/558), che hanno introdotto elementi di flessibilità nell'ambito della programmazione della politica di coesione 2014-2020 tra cui, con CRII+, la possibilità per gli Stati membri di richiedere l'applicazione di un tasso di cofinanziamento UE del 100% nel periodo contabile 2020-2021. Successivamente tale possibilità è stata estesa anche al periodo contabile 2021-2022 dal Regolamento UE 2022/562 relativo alla cosiddetta iniziativa "Cohesion's Action for Refugees in Europe" (CARE).

Nell'ambito della strategia di contrasto all'epidemia da COVID-19 e favorire, al contempo, la transizione verde, digitale e resiliente di economia e società, sono state assegnate risorse supplementari alla politica di coesione 2014-2020 per gli anni 2021 e 2022 attraverso la cosiddetta iniziativa "Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe" (REACT-EU), strumento ponte tra la politica di coesione 2014-2020 e la nuova programmazione dei fondi europei. L'Italia è stata destinataria di oltre 14 miliardi di euro gestiti nell'ambito di alcuni programmi operativi nazionali. Le risorse REACT-EU sono state rese disponibili dall'Unione europea solo a partire dalla seconda metà del 2021 e per le stesse il termine ultimo di ammissibilità delle spese è rimasto il 31 dicembre 2023.

La recente invasione della Federazione russa ai danni dell'Ucraina, inoltre, ha comportato ulteriori effetti negativi dal lato economico, che si sono sommati alla crisi innescata dalla pandemia e che hanno richiesto un intervento diretto per contrastarli. Il 18 maggio 2022 la Commissione europea ha quindi presentato l'ambizioso piano REPowerEU con l'obiettivo di rafforzare l'autonomia strategica dell'UE, diversificandone l'approvvigionamento energetico, ponendo fine alla sua dipendenza dalle importazioni di combustibili fossili russi e accelerando il processo di transizione verso l'energia pulita. Nel contesto di detto piano si colloca l'iniziativa della Commissione europea denominata "Supporting Affordable Energy" (SAFE) (Regolamento (UE) 2023/435) che consente agli Stati membri di aiutare le

piccole e medie imprese e le famiglie vulnerabili a far fronte all'aumento dei prezzi dell'energia. Detta iniziativa prevede la possibilità di rendicontare le spese effettuate per tali misure a decorrere dal 1° febbraio 2022, imputandole alle disponibilità residue dei fondi FESR e FSE assegnate per il periodo di programmazione 2014-2020, con un tetto massimo del 10% del totale delle risorse, comprese quelle derivanti dalla misura REACT-EU, con l'applicazione di un tasso di cofinanziamento al 100%.

Infine, il 29 febbraio 2024 è stato approvato il Regolamento (UE) 2024/795 che istituisce la piattaforma per le tecnologie strategiche per l'Europa (STEP), attraverso la quale si intende sostenere l'introduzione e la diffusione di tecnologie in settori considerati strategici per cogliere appieno le opportunità e conseguire gli obiettivi della transizione verde e digitale. Tra le altre disposizioni, si prevede la possibilità dell'applicazione del tasso di cofinanziamento UE al 100% alle spese rendicontate nell'ultimo anno contabile (1° luglio 2023 - 30 giugno 2024).

Pertanto, a seguito della possibilità di rendicontare spese al tasso di cofinanziamento UE al 100%, come previsto dalle varie iniziative sopra sintetizzate, il target di spesa alla chiusura dei programmi operativi a valere sul FESR e sul FSE sarà ridotto della quota di cofinanziamento nazionale non utilizzata ai fini del tiraggio delle risorse UE assegnate. Il valore così rideterminato dei Programmi operativi interessati non è determinabile sulla base delle informazioni disponibili, in quanto la Commissione europea non adotterà decisioni di riprogrammazione, ma formalizzerà l'eliminazione del cofinanziamento nazionale al momento dell'accettazione dei conti dell'anno contabile per cui è stata applicata l'opzione 100%¹.

La tavola che segue mostra i dati di monitoraggio finanziario aggiornati al 31 dicembre 2023, registrati nel Sistema Nazionale di Monitoraggio e validati dalla Ragioneria Generale dello Stato, con articolazione per fondo, che sono influenzati dai fenomeni sopra esposti e che sono in progressivo assestamento fino al completamento della chiusura dei Programmi. La dotazione dei programmi già interessati dalla contestuale modifica o adozione del POC, con spostamento delle risorse di cofinanziamento nazionale, è già riportata assestata, per assicurare la confrontabilità con le tabelle presenti nelle altre sezioni del documento.

¹ Note della Commissione europea Ares(2022) 1940715 del 16 marzo 2022 e Ares(2023) 2000113 del 20 marzo 2023.

TAVOLA 3 - PROGRAMMAZIONE 2014-2020 PROGRAMMI OPERATIVI NAZIONALI RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)						
Programmi	Fondo	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
Cultura	FESR	442,8	436,9	98,7%	322,0	72,7%
Governance	FESR	1.417,0	1.407,8	99,3%	1.358,1	95,8%
	FSE	1.056,0	820,9	77,7%	723,8	68,5%
Imprese	FESR	5.533,1	7.310,0	132,1%	5.471,4	98,9%
Inclusione*	FSE	1.024,7	1.296,7	126,5%	741,2	72,3%
Infrastrutture	FESR	2.234,5	2.152,1	96,3%	1.545,8	69,2%
Iniziativa PMI	FESR	320,0	322,5	100,8%	322,5	100,8%
Legalità	FESR	323,6	280,1	86,6%	204,7	63,3%
	FSE	338,0	226,8	67,1%	188,9	55,9%
Metro	FESR	1.668,2	1.408,9	84,5%	805,0	48,3%
	FSE	319,4	368,6	115,4%	323,7	101,3%
Occupazione	FSE	2.712,6	1.902,7	70,1%	1.641,6	60,5%
Politiche Attive	FSE	7.857,9	7.774,5	98,9%	3.362,9	42,8%
Ricerca	FESR	872,4	992,7	113,8%	673,2	77,2%
	FSE	1.502,8	1.388,4	92,4%	683,1	45,5%
Scuola	FESR	2.254,0	2.258,0	100,2%	1.494,8	66,3%
	FSE	1.770,2	1.659,5	93,7%	1.280,8	72,3%
TOTALE COMPLESSIVO		31.647,2	32.007,1	101,1%	21.143,5	66,8%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2023

*Le risorse programmate sono assestate per effetto di delibera CIPES di integrazione del cofinanziamento nazionale nel POC corrispondente.

I dati di monitoraggio finanziario aggiornati al 31 dicembre 2023 e validati dalla Ragioneria Generale dello Stato mostrano sui Programmi Operativi Nazionali impegni pari al 101% e pagamenti al 67%. Il livello di pagamenti relativamente più basso per i PON sconta anche l'effetto dovuto all'incremento delle risorse messe a disposizione con REACT-EU per alcuni di tali programmi nella fase conclusiva del ciclo.

**TAVOLA 4 - PROGRAMMAZIONE 2014-2020 PROGRAMMI OPERATIVI REGIONALI
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

Programmi	Fondo	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
Emilia-Romagna	FESR	481,9	513,0	106,4%	489,7	101,6%
	FSE	786,3	937,9	119,3%	915,2	116,4%
Friuli-Venezia Giulia	FESR	230,8	272,0	117,8%	261,2	113,2%
	FSE	276,4	285,4	103,3%	276,6	100,0%
Lazio	FESR	969,1	899,9	92,9%	770,5	79,5%
	FSE	902,5	1.014,2	112,4%	865,4	95,9%
Liguria	FESR	384,0	365,2	95,1%	348,8	90,8%
	FSE	347,0	354,9	102,3%	311,7	89,8%
Lombardia	FESR	970,5	945,2	97,4%	728,6	75,1%
	FSE	970,5	976,3	100,6%	914,4	94,2%
Marche	FESR	580,0	600,0	103,4%	412,1	71,0%
	FSE	288,0	241,7	83,9%	230,7	80,1%
P.A. Bolzano*	FESR	144,8	171,9	118,7%	146,9	101,4%
	FSE	79,2	161,2	203,5%	121,9	153,9%
P.A. Trento	FESR	92,2	64,5	70,0%	64,2	69,6%
	FSE	126,4	113,2	89,6%	105,7	83,6%
Piemonte	FESR	965,8	887,8	91,9%	789,9	81,8%
	FSE	872,3	955,1	109,5%	930,6	106,7%
Toscana	FESR	779,0	977,5	125,5%	829,8	106,5%
	FSE	746,4	707,8	94,8%	685,3	91,8%
Umbria	FESR	412,3	355,8	86,3%	323,9	78,6%
	FSE	237,5	218,0	91,8%	204,5	86,1%
Valle D'Aosta	FESR	64,4	72,5	112,6%	61,7	95,8%
	FSE	52,6	55,6	105,7%	52,2	99,2%
Veneto*	FESR	539,8	522,2	96,7%	487,2	90,3%
	FSE	613,1	572,6	93,5%	555,2	90,6%
CENTRO NORD		12.912,8	13.241,4	102,5%	11.883,9	92,0%
Abruzzo	FESR	275,5	215,1	78,1%	169,3	61,4%
	FSE	138,5	131,1	94,7%	87,5	63,2%
Basilicata	FESR	550,7	601,3	109,2%	423,8	77,0%
	FSE	289,6	233,3	80,6%	196,3	67,8%
Calabria*	FESR	1.816,7	1.529,7	84,2%	1.139,8	62,7%
	FSE	344,9	270,3	78,4%	245,3	71,1%
Campania	FESR	4.026,9	3.903,2	96,9%	2.925,9	72,7%
	FSE	837,2	791,8	94,6%	687,4	82,1%
Molise	FESR	85,7	104,8	122,3%	65,9	76,9%
	FSE	39,4	35,3	89,6%	24,4	61,9%
Puglia	FESR	3.485,1	5.273,6	151,3%	3.424,4	98,3%
	FSE	965,5	1.560,8	161,7%	929,3	96,2%
Sardegna	FESR	931,0	880,5	94,6%	745,8	80,1%
	FSE	444,8	440,0	98,9%	362,2	81,4%
Sicilia*	FESR	4.178,7	4.532,3	108,5%	3.076,8	73,6%
	FSE	797,5	714,6	89,6%	486,0	60,9%
MEZZOGIORNO		19.207,7	21.217,7	110,5%	14.990,1	78,0%
ITALIA		32.120,5	34.459,1	107,3%	26.874,0	83,7%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2023

*Le risorse programmate sono assestate per effetto di delibera CIPES di integrazione del cofinanziamento nazionale nel POC corrispondente.

Per i Programmi operativi regionali, i dati di monitoraggio al 31 dicembre 2023 mostrano impegni al 107,3% e pagamenti all'83,7%, con valori mediamente più elevati per le Regioni del Centro-Nord.

Per numerosi programmi l'attuazione mostra impegni che superano la dotazione per via della prassi gestionale del c.d. overbooking, che ha l'obiettivo di assicurare il pieno utilizzo delle risorse scongiurando eventuali decertificazioni in fase di chiusura mediante l'applicazione delle procedure di controllo tipiche dei programmi europei a un insieme di progetti superiore alla dotazione.

In prospettiva della chiusura della programmazione 2014-2020, si segnala, infine, che il Regolamento (UE) 2024/795 (STEP), oltre alla già menzionata possibilità di chiedere l'applicazione di un tasso di cofinanziamento UE del 100 % per l'ultimo periodo contabile, ha introdotto la proroga al 31 luglio 2025 del termine per la presentazione della domanda finale di pagamento intermedio, prima prevista per il 31 luglio 2024, e la possibilità di rinviare di un anno, al 15 febbraio 2026, la presentazione dei documenti per il periodo contabile finale. Come più sopra ricordato, il quadro normativo per l'attuazione dei programmi del periodo 2014-2020 è già stato adattato per offrire maggiore flessibilità in termini di norme di attuazione e maggiore liquidità per far fronte agli effetti della pandemia di COVID-19 e della guerra di aggressione nei confronti dell'Ucraina. Tuttavia, tali misure sono state introdotte alla fine del periodo di programmazione e richiedono tempo nonché risorse amministrative sufficienti per essere pienamente sfruttate e attuate. Le modifiche da ultimo introdotte hanno, pertanto, lo scopo di fornire agli Stati membri una maggiore flessibilità per consentire loro di attuare i programmi della politica di coesione per il periodo 2014-2020 e, allo stesso tempo, sono legate alla necessità per gli stessi Stati di concentrare le risorse amministrative sulla revisione dei programmi 2021-2027 ai fini della STEP.

II.1.b. LA PROGRAMMAZIONE E L'ATTUAZIONE DI REACT-EU

L'iniziativa REACT-EU ha assegnato risorse supplementari ai programmi della politica di coesione 2014-2020, allo scopo di promuovere il superamento degli effetti negativi della crisi pandemica sull'economia, sull'occupazione e sui sistemi sociali delle regioni colpite dal COVID-19 nonché di favorire, al contempo, la transizione verde, digitale e resiliente dell'economia e della società.

REACT-EU si avvale di una dotazione a livello UE pari a 50,6 miliardi di euro, assegnata agli Stati Membri in due tranche (2021 e 2022), sulla base del metodo allocativo previsto dallo specifico regolamento (Reg. (UE) 2020/2221).

Le due tranche assegnate all'Italia ammontano rispettivamente a 11,489 miliardi di euro per l'annualità 2021 (Decisione di esecuzione della Commissione C(2021)843 del 12/2/2021) e a 3,084 miliardi di euro per l'annualità 2022 (Decisione di esecuzione C(2021)8271 del 23/11/2021), per un totale pari a 14,573 miliardi di euro comprensivo delle risorse di cofinanziamento nazionale dedicate all'assistenza tecnica, dei quali 9,449 miliardi sono programmati per il Mezzogiorno, che include 199,4 milioni di euro relativi al Fondo europeo per aiuti agli indigenti (FEAD).

Successivamente, nel corso del 2023, sono intervenute le riprogrammazioni legate all’iniziativa SAFE (cfr. paragrafo successivo), che hanno portato alla parziale rimodulazione della programmazione di REACT, in particolare per effetto della riduzione del cofinanziamento nazionale associato agli assi di assistenza tecnica, portando la dotazione complessiva a 14.281,5 miliardi di euro, al netto delle risorse FEAD.

La tavola seguente presenta il quadro aggiornato della programmazione per programma e fondo, e mostra lo stato di attuazione registrato nel Sistema Nazionale di Monitoraggio.

TAVOLA 5 - PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA 2014-2020 PROGRAMMI OPERATIVI NAZIONALI (PON) – REACT-EU (MILIONI DI EURO E %)							
Programma	Fondo	Risorse UE	Risorse totali (UE+NAZ)	Impegni	% impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
Metro	FESR	1.003,4	1.035,3	849,0	82,0%	356,9	34,5%
	FSE	80,0	80,0	140,5	175,6%	118,0	147,5%
Governance	FESR	1.024,9	1.024,9	1.024,9	100,0%	1.024,9	100,0%
	FSE	618,4	642,5	412,3	64,2%	389,5	60,6%
Scuola	FESR	1.291,7	1.291,7	1.387,1	107,4%	814,0	63,0%
Ricerca	FSE	1.167,4	1.185,5	1.084,4	91,5%	427,7	36,1%
Imprese	FESR	2.195,5	2.206,2	3.776,7	171,2%	2.554,8	115,8%
Infrastruttu re	FESR	666,8	670,0	672,7	100,4%	249,7	37,3%
Inclusione	FSE	92,3	93,6	75,0	80,2%	7,2	7,7%
SPAO	FSE	6.047,9	6.051,8	5.965,8	98,6%	2.238,9	37,0%
TOTALE COMPLESSIVO		14.188,4	14.281,5	15.388,6	107,7%	8.181,8	57,3%

II.1.c. INIZIATIVA SAFE (Supporting Affordable Energy)

Il Regolamento (UE) 2023/435, all’articolo 2, introduce l’articolo 25 *ter* al Regolamento (UE) n. 1303/2013 “*Misure eccezionali per l’uso dei fondi a sostegno delle PMI particolarmente colpite dagli aumenti dei prezzi dell’energia, delle famiglie vulnerabili e dei regimi di riduzione dell’orario lavorativo e regimi equivalenti*”.

Il suddetto articolo prevede, come misura eccezionale strettamente necessaria per affrontare la crisi energetica derivante dall’impatto della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell’Ucraina, che i Fondi strutturali (FESR e FSE)² e le risorse REACT-EU possono:

1. sostenere il finanziamento del capitale di esercizio sotto forma di sovvenzioni alle PMI particolarmente colpite dagli aumenti dei prezzi dell’energia;
2. aiutare le famiglie vulnerabili a sostenere i costi del consumo energetico;

² Le operazioni che forniscono il sostegno alle tre misure previste possono essere finanziate dal FESR o dal FSE sulla base delle norme applicabili all’altro fondo.

3. finanziare l'accesso al mercato del lavoro mediante il mantenimento dei posti di lavoro di lavoratori dipendenti e autonomi attraverso regimi di riduzione dell'orario lavorativo e regimi equivalenti.

Sulla base delle riprogrammazioni dei Programmi Operativi intervenute nel secondo semestre del 2023, le risorse destinate all'iniziativa "SAFE" risultano essere pari a 1,503 miliardi di euro, di cui circa 1,356 miliardi di euro da destinare alla misura nazionale a sostegno delle famiglie vulnerabili, tramite il finanziamento del "*bonus sociale elettrico*" (cfr. tavola 6), ed i restanti 147 milioni sono stati destinati a misure regionali a sostegno delle PMI colpite dagli aumenti dei prezzi dell'energia (cfr. tavola 7).

TAVOLA 6 - PROGRAMMI CHE HANNO ADERITO AL "BONUS SOCIALE ELETTRICO" E RELATIVI IMPORTI (MILIONI DI EURO)

N.	Programmi	Importo (da programma)
1	POR Basilicata FSE	3,9
2	POR Calabria FESR-FSE	80,0
3	POR Campania FESR	260,0
4	POR Liguria FSE	7,5
5	POR Molise FESR -FSE	5,8
6	POR Sicilia FESR	295,7
Totale Regioni		652,9
7	PON Città Metropolitane FESR-FSE	130,8
8	PON Cultura e sviluppo FESR	70,0
9	PON Iniziativa occupazione giovani FSE	212,7
10	PON Inclusione FSE	221,0
11	PON Infrastrutture e reti FESR	15,0
12	PON Legalità FESR-FSE	24,0
13	PON per la scuola - competenze e ambienti per l'apprendimento	29,7
Totale Amministrazioni centrali		703,3
TOTALE (Regioni + Amministrazioni centrali)		1.356,2

TAVOLA 7 - RISORSE DESTINATE ALL'INIZIATIVA SAFE - MISURE REGIONALI (MILIONI DI EURO)

Programma	Fondo	Tipologia di intervento	Importo
Calabria	FESR	Sviluppo dell'attività delle PMI, sostegno all'imprenditorialità e all'incubazione (compreso il sostegno a spon off e spin out)	60,0
Liguria	FESR	Investimenti produttivi generici nelle piccole e medie imprese ("PMI")	8,5
Marche	FESR	Misura regionale di aiuto sotto forma di contributo in conto capitale in favore delle PMI	5,4
Sicilia	FESR	Investimenti produttivi generici nelle piccole e medie imprese ("PMI")	73,9
TOTALE			147,8

Coerentemente con la finalità dell'iniziativa SAFE volta al sostegno delle famiglie vulnerabili per i costi del consumo energetico è stato ritenuto di finanziare e, di conseguenza, rendicontare sui programmi finanziati dai Fondi strutturali il bonus sociale per l'utilizzo di energia elettrica. In tale contesto, sono state attivate diverse interlocuzioni con l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) e la Cassa per i servizi energetici e ambientali (CSEA) per la condivisione dell'iniziativa e la scelta delle modalità operative per la rendicontazione sui programmi 2014-2020 delle spese sostenute per il finanziamento dei bonus sociali.

In particolare, la misura nazionale di finanziamento del bonus sociale elettrico è finalizzata a ridurre gli effetti connessi all'aumento dei costi energetici attraverso il sostegno delle famiglie in condizioni di disagio economico, mediante il riconoscimento automatico³ di un bonus per la riduzione della spesa sostenuta per la fornitura di energia elettrica.

L'articolo 51 del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito con modificazioni dalla L. 21 aprile 2023, n. 41, prevede, tra l'altro, che *"i rimborsi riconosciuti dalla Commissione europea a fronte di spese anticipate dallo Stato per misure di riduzione dei costi in materia energetica, rendicontate nell'ambito dei programmi nazionali cofinanziati dal FESR e dal FSE per il periodo di programmazione 2014-2020, sono trasferiti, unitamente alle quote di cofinanziamento nazionale e alle risorse del fondo di rotazione per l'attuazione delle politiche europee di cui all'articolo 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183, che si rendono disponibili per effetto di variazioni del tasso di cofinanziamento, alla Cassa per i servizi energetici e ambientali per il finanziamento, nei limiti delle relative risorse disponibili, di iniziative normative volte alla previsione di agevolazioni per la fornitura di energia elettrica e di gas riconosciute in particolare ai clienti domestici economicamente svantaggiati o in gravi condizioni di salute, di cui all'articolo 1, comma 18, della legge 29 dicembre 2022, n. 197"*.

In relazione ai rimborsi riconosciuti dalla Commissione europea a fronte di spese nazionali relative al bonus sociale elettrico e rendicontate nell'ambito dei programmi regionali, si applicano le pertinenti disposizioni del medesimo articolo 51, ove è previsto che, con delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, adottata su proposta dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione, sono individuati gli interventi di sviluppo economico e di coesione sociale e territoriale, coerenti con la natura delle risorse utilizzate, e sono disciplinate le modalità di utilizzazione delle risorse rimborsate dalla Commissione europea, unitamente alle quote di cofinanziamento nazionale e alle risorse del citato fondo di rotazione che si rendono disponibili per effetto di variazioni del tasso di cofinanziamento, ferma restando la destinazione territoriale delle stesse.

³ Dal 1° gennaio 2021 i nuclei familiari che presentano annualmente una Dichiarazione Sostitutiva Unica (DSU) per l'accesso ad una prestazione sociale agevolata (es.: assegno di maternità, mensa scolastica, bonus bebè, ecc.) e che risultano in condizione di disagio economico, sono automaticamente ammessi al procedimento per il riconoscimento delle agevolazioni.

II.2. LA PROGRAMMAZIONE 2021-2027

II.2.a. QUADRO DI ATTUAZIONE

Al 31 dicembre 2023, i dati sulla programmazione attuativa e selezione dei progetti dichiarati dalle Autorità di gestione attraverso il sistema informativo di gestione dei fondi della Commissione europea (SFC2021) evidenziano che sono stati complessivamente attivati progetti per un valore complessivo di 4,8 miliardi di euro, corrispondente al 6,5% della dotazione complessiva, con una composizione variabile per tipologia di fondo e tipologia di programma.

TAVOLA 8 - COSTO AMMISSIBILE DELLE OPERAZIONI SELEZIONATE NELL'AMBITO DEI PROGRAMMI CO-FINANZIATI DAI FONDI FESR, FSE+ E JTF (MILIONI DI EURO E %)

Tipo programma	Fondo	Risorse programmate	Costo totale ammissibile delle operazioni selezionate	Numero delle operazioni selezionate	Costo tot. amm. operazioni selezionate/Risorse programmate
		v.a.	v.a.	v.a.	%
PN	FESR	11.277,6	814,3	385,0	7,2%
	FSE+	13.086,5	116,0	19,0	0,9%
	JTF	1.211,3	12,0	2,0	1,0%
Totale PN		25.575,4	942,3	406,0	3,7%
PR	FESR	32.938,6	1.950,0	6.853,0	5,9%
	FSE+	15.553,4	1.895,0	32.178,0	12,2%
Totale PR		48.492,0	3.845,0	39.031,0	7,9%
TOTALE COMPLESSIVO		74.067,4	4.787,3	39.437,0	6,5%

Fonte: elaborazione DPCO su dati estratti dal sistema della Commissione europea SFC2021

I dati mostrano anche una composizione variabile per categoria di regione e tipologia di fondo, con punte più alte della percentuale sul programmato, nelle “regioni più sviluppate”, a valere sul FESR, e nelle “regioni meno sviluppate” a valere sul FSE+.

TAVOLA 9 - COSTO AMMISSIBILE DELLE OPERAZIONI SELEZIONATE NELL'AMBITO DEI FONDI FESR, FSE+ E JTF PER CATEGORIA DI REGIONI (MILIONI DI EURO E %)

Fondo	Categoria di regione	Risorse programmate	Costo totale ammissibile delle operazioni selezionate	Costo tot. amm. operazioni selezionate/Risorse programmate
		v.a.	v.a.	%
FESR	In transizione	1.944,4	81,8	4,2%
	Meno sviluppate	31.317,2	1.076,9	3,4%
	Più sviluppate	10.954,5	1.605,6	14,7%
Totale FESR		44.216,1	2.764,3	6,3%
FSE+	In transizione	1.667,1	64,8	3,9%
	Meno sviluppate	14.046,0	263,6	18,8%
	Più sviluppate	12.926,8	1.682,6	13,0%
Totale FSE+		28.639,9	2.011,0	7,0%
JTF		1.211,3	12,0	1,0%
TOTALE COMPLESSIVO		74.067,3	4.787,3	6,5%

Fonte: elaborazione DPCO su dati estratti dal sistema della Commissione europea SFC2021

Appare indubbio come su questi numeri gravino gli effetti delle recenti crisi che hanno indotto ritardi anche nel negoziato sul pacchetto legislativo europeo relativo alla programmazione 2021-2027, approvato, si ricorda, solo verso la metà del 2021. Tali ritardi si sono inevitabilmente riversati sui tempi di elaborazione e conseguente approvazione dei programmi che, in mancanza di un quadro certo di regole è, di fatto, slittata al 2022 dilatando il periodo di sovrapposizione con le fasi finali della programmazione 2014-2020, quest'ultima, a sua volta, oggetto di diverse modifiche regolamentari con impatti non trascurabili anche in termini di aumento del carico amministrativo sulle stesse Autorità dei programmi.

Dalla tavola che segue, che mostra gli stessi dati dal punto di vista degli Obiettivi strategici (OS) della programmazione 2021-2027, fatta eccezione per le misure di assistenza tecnica che sono quelle maggiormente attivate (14,5% del valore programmato), come ragionevolmente si poteva attendere da dati che, per quanto appena osservato, descrivono poco più di un anno di effettiva attuazione dei programmi, si segnala come in termini di costo delle operazioni selezionate l'OS1 presenti il valore relativamente più elevato rispetto agli altri OS, mentre per l'OS3 e l'obiettivo specifico JTF non si registrano operazioni selezionate in questa prima rilevazione.

TAVOLA 10 - COSTO AMMISSIBILE DELLE OPERAZIONI SELEZIONATE NELL'AMBITO DEI FONDI FESR, FSE+ E JTF PER OBIETTIVO STRATEGICO (MILIONI DI EURO E %)

Obiettivo strategico	Risorse programmate	Costo totale ammissibile delle operazioni selezionate	Costo tot. amm. operazioni selezionate/Risorse programmate
	v.a.	v.a.	%
OS1 - Un'Europa più intelligente	16.689,5	1.618,5	9,7%
OS2 - Un'Europa più verde	14.506,3	518,7	3,6%
OS3 - Un'Europa più connessa	2.274,0	-	0,0%
OS4 - Un'Europa più sociale	31.991,1	1.888,2	5,9%
OS5 - Un'Europa più vicina ai cittadini	3.755,8	232,1	6,2%
Obiettivo specifico JTF	1.162,8	-	0,0%
AT - Assistenza tecnica	3.687,9	529,7	14,4%
TOTALE COMPLESSIVO	74.067,3	4.787,2	6,5%

Fonte: elaborazione DPCCoe su dati estratti dal sistema della Commissione europea SFC2021

Si ricorda, infine, che le risorse europee della politica di coesione sono soggette alla cosiddetta regola del disimpegno automatico. La prima scadenza prevista per l'applicazione di tale regola sarà il 31 dicembre 2025: a tale data i programmi dovranno aver richiesto alla Commissione un ammontare complessivo di circa 5,6 miliardi di euro di risorse europee per non incorrere nel disimpegno della parte non spesa.

Lo stato di attuazione dei programmi al 31/12/2023 a valle della selezione dei progetti è riepilogato nella tavola che segue. I dati esposti sono stati rilevati dal MEF-IGRUE nelle more della piena funzionalità del Sistema nazionale di monitoraggio per il ciclo di programmazione 2021-2027. L'avanzamento finanziario assume i tratti fisiologici dell'avvio del ciclo di programmazione, in linea con il

volume dei progetti selezionati, con impegni pari al 7,4% per le Regioni e al 2,7% per i programmi nazionali.

**TAVOLA 11 - PROGRAMMAZIONE 2021-2027 - FESR E FSE+ - PROGRAMMI REGIONALI
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

Regione	Fondo	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
Abruzzo	FESR	681,1	53,0	7,8%	0,0	0,0%
	FSE+	406,6	20,4	5,0%	0,0	0,0%
Basilicata	FESR	774,5	0,1	0,0%	0,0	0,0%
	FSE+	208,5	0,5	0,2%	0,0	0,0%
Calabria	FESR	2.518,5	0,8	0,0%	0,0	0,0%
	FSE+	654,6	1,5	0,2%	0,0	0,0%
Campania	FESR	5.534,6	0,0	0,0%	0,0	0,0%
	FSE+	1.438,5	60,1	4,2%	0,2	0,0%
Emilia-Romagna	FESR	1.024,2	350,7	34,2%	1,5	0,1%
	FSE+	1.024,2	243,0	23,7%	49,2	4,8%
Friuli-Venezia Giulia	FESR	365,6	75,0	20,5%	3,6	1,0%
	FSE+	373,1	26,2	7,0%	0,9	0,2%
Lazio	FESR	1.817,3	114,7	6,3%	25,1	1,4%
	FSE+	1.602,6	309,5	19,3%	51,2	3,2%
Liguria	FESR	652,5	34,8	5,3%	10,5	1,6%
	FSE+	435,0	91,1	20,9%	20,7	4,8%
Lombardia	FESR	2.000,0	306,3	15,3%	91,5	4,6%
	FSE+	1.507,4	202,0	13,4%	59,7	4,0%
Marche	FESR	585,7	28,5	4,9%	0,0	0,0%
	FSE+	296,1	17,8	6,0%	0,6	0,2%
Molise	FESR	319,5	0,0	0,0%	0,0	0,0%
	FSE+	83,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
PA Bolzano	FESR	246,6	37,4	15,2%	0,0	0,0%
	FSE+	150,0	40,0	26,7%	4,2	2,8%
PA Trento	FESR	181,0	29,3	16,2%	1,8	1,0%
	FSE+	159,6	28,8	18,0%	7,7	4,8%
Piemonte	FESR	1.494,5	308,0	20,6%	50,5	3,4%
	FSE+	1.317,9	208,0	15,8%	71,8	5,4%
Puglia	FESR	4.426,7	401,8	9,1%	0,0	0,0%
	FSE+	1.150,5	202,5	17,6%	0,0	0,0%
Sardegna	FESR	1.581,0	4,4	0,3%	0,0	0,0%
	FSE+	744,0	5,3	0,7%	0,2	0,0%
Sicilia	FESR	5.859,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
	FSE+	1.515,6	52,1	3,4%	22,3	1,5%
Toscana	FESR	1.228,8	1,0	0,1%	0,1	0,0%
	FSE+	1.083,6	42,4	3,9%	0,2	0,0%
Umbria	FESR	523,7	1,5	0,3%	0,0	0,0%
	FSE+	289,7	20,0	6,9%	12,8	4,4%
Valle d'Aosta	FESR	92,5	0,0	0,0%	0,0	0,0%
	FSE+	81,6	1,4	1,7%	0,0	0,0%
Veneto	FESR	1.031,3	48,7	4,7%	6,0	0,6%
	FSE+	1.031,3	200,7	19,5%	41,2	4,0%
Totale PR		48.492,0	3.569,4	7,4%	533,4	1,1%

**TAVOLA 11 - PROGRAMMAZIONE 2021-2027 - FESR E FSE+ - PROGRAMMI REGIONALI
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

Regione	Fondo	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
Ricerca, innovazione e competitività per la transizione verde e digitale	FESR	5.636,0	550,8	9,8%	0,0	0,0%
Sicurezza e legalità	FESR	235,3	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Salute	FESR	250,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
	FSE+	375,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Inclusione e lotta alla povertà	FESR	570,9	0,0	0,0%	0,0	0,0%
	FSE+	3.509,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Giovani, donne e lavoro	FSE+	5.088,7	74,1	1,5%	0,0	0,0%
Scuola e competenze	FESR	959,7	0,0	0,0%	0,0	0,0%
	FSE+	2.821,3	0,0	0,0%	0,0	0,0%
METRO plus e città medie sud	FESR	1.876,7	0,0	0,0%	0,0	0,0%
	FSE+	1.125,8	27,8	2,5%	0,0	0,0%
Cultura	FESR	648,3	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Capacità per la Coesione AT (CPR Art 36.4)	FESR	1.100,7	28,6	2,6%	1,5	0,1%
	FSE+	166,8	0,0	0,0%	0,0	0,0%
JTF (JTF)	JTF	1.211,3	7,1	0,6%	0,4	0,0%
Totale PN		25.575,4	688,4	2,7%	1,8	0,0%
TOTALE COMPLESSIVO		74.067,3	4.257,8	5,7%	535,2	0,7%

Fonte: elaborazione DPCoe elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati MEF-IGRUE al 31/12/2023

PAGINA BIANCA

III. LO STATO DI ATTUAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE NAZIONALE

III.1. LA PROGRAMMAZIONE 2014-2020

III.1.a. I PIANI SVILUPPO E COESIONE

L'art. 44 del DL 34/2019 ha definito la riclassificazione e riorganizzazione del sistema di *governance* delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (ex FAS - Fondo per le Aree Sottoutilizzate) di tre cicli programmazione: 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020, con la finalità di ricondurre a unitarietà gli oltre 900 programmi e strumenti precedentemente finanziati, sotto l'egida di un unico strumento - il Piano Sviluppo e Coesione (PSC) - per ciascuna delle Amministrazioni titolari di risorse.

L'attività propedeutica di ricognizione svolta nel corso del 2020 e 2021 ha permesso di ricondurre nei PSC circa 82 dei 140 miliardi di euro che, nel corso del precedente ventennio, costituivano la pluralità di assegnazioni e strumenti programmatici destinati alla politica di coesione nazionale.

A queste risorse si sono aggiunte le delibere di assegnazione specifica (*ex novo*) di risorse del FSC 2014-2020 in favore di Regioni, Province Autonome e Amministrazioni Centrali, finalizzate a fronteggiare le esigenze connesse all'emergenza pandemica, ai sensi degli artt. 241 e 242 del DL 34/2020, sia in via definitiva (finalizzate a ulteriori interventi di contrasto all'emergenza pandemica, ai sensi dell'art. 241), sia in via provvisoria (finalizzate a facilitare le riprogrammazioni dei Programmi SIE 2014-2020, ai sensi dell'art. 242). Nel corso di successive sedute del CIPESS si è pertanto provveduto:

- ad approvare 43 Piani Sviluppo e Coesione, di cui 21 a titolarità di Amministrazioni regionali e Province autonome, 10 a titolarità di Amministrazioni Centrali e 12 a titolarità delle Città metropolitane;
- ad approvare disciplina quadro dei nuovi PSC, con la delibera n. 2/2021, nella seduta del 29 aprile 2021.

I PSC sono attualmente caratterizzati, in attuazione della sopra citata delibera CIPESS 2/2021, dall'omogeneità dell'insieme di regole afferenti alla gestione, al circuito finanziario, all'attività di sorveglianza, al monitoraggio e alla valutazione e trasparenza.

I PSC sono strutturati in tre distinte sezioni: una Sezione ordinaria in cui sono confluiti gli interventi precedentemente finanziati sugli strumenti FSC riorganizzati in ciascun Piano e due sezioni speciali recanti, rispettivamente, risorse finalizzate all'emergenza Covid-19 (sezione speciale 1) e agli interventi ex Programmi Operativi FESR e FSE 2014-2020 (sezione speciale 2), appositamente generate ai fini

delle riprogrammazioni stabilite con gli Accordi bilaterali di cui ai citati artt. 241 e 242 del DL 34/2020.

Ai sensi dell'articolo 56 del decreto legge 17 maggio 2022, n. 50, nel corso del 2023 si è proceduto ad effettuare sui PSC vigenti le verifiche di cui all'articolo 44, comma 7 lettera b e comma 7bis, del decreto legge 30 aprile 2019, n.34, ove si prevede il definanziamento degli interventi della sezione ordinaria dei PSC che non abbiano generato obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV) entro il termine del 31 dicembre 2022, oppure, nei casi previsti dalla legge, entro il termine del 30 giugno 2023. Tali verifiche sono in via di conclusione.

I dati rappresentati nelle tabelle successive evidenziano l'avanzamento finanziario dei PSC delle Amministrazioni centrali, Regioni, e Città metropolitane, distinguendo la Sezione ordinaria dalle Sezioni speciali e, per la Sezione ordinaria, mostrando un focus sui progetti associati al ciclo 2014-2020 per depurare gli effetti delle precedenti programmazioni e consentire la confrontabilità con le altre sezioni del documento.

Al fine di offrire un quadro informativo esaustivo i dati presentati nelle tavole sono elaborati tenendo conto di tutti i progetti confluiti nei PSC nelle more del completamento della migrazione dei dati nel sistema di monitoraggio 2014-2020, pertanto incorporano anche i progetti ancora registrati nelle banche dati specifiche per i cicli 2007-2013 e 2000-2006.

Nella tavola riferita alla Sezione ordinaria del PSC si presenta la situazione pre-chiusura della verifica delle OGV, e dunque non si dà conto dei definanziamenti che saranno disposti con apposite delibere del CIPESS.

Con riferimento alla Sezione ordinaria dei PSC, i Piani delle Regioni e Province autonome indicano una percentuale di impegni in media superiore al 83%, con valori pari al 100% per le Regioni del Centro-Nord. Per i pagamenti si registra una quota nettamente più positiva per le Regioni e Province autonome del Centro nord, pari in media al 93%, mentre le Regioni del Mezzogiorno mostrano percentuali inferiori al 50%, ad eccezione dei PSC di Abruzzo, Molise e Basilicata che registrano valori più alti.

La situazione dei PSC delle Città metropolitane è più eterogenea e differenziata tra Nord e Sud: mentre le Città metropolitane del Centro-Nord evidenziano in media impegni e pagamenti in percentuale rispettivamente pari al 90% e 68%, quelle del Mezzogiorno evidenziano impegni e pagamenti mediamente più bassi, rispettivamente pari al 54% e 22%. Nel Mezzogiorno si distinguono i valori più alti di impegni e pagamenti per Cagliari, Napoli e Reggio Calabria.

**TAVOLA 12 - PROGRAMMAZIONI 2014-2020, 2007-2013 E 2000-2006 - PIANI DI SVILUPPO E COESIONE (FSC) - SEZIONE ORDINARIA - RIEPILOGO ITALIA
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
CULTURA	1.590,6	884,2	55,6%	367,8	23,1%
TURISMO	46,8	43,4	92,7%	1,4	3,0%
SALUTE	200,0	199,6	99,8%	16,7	8,3%
INFRASTRUTTURE	16.920,4	8.264,3	48,8%	2.133,0	12,6%
ISTRUZIONE	485,9	394,5	81,2%	320,0	65,9%
POLITICHE AGRICOLE	542,6	373,7	68,9%	156,6	28,9%
SVILUPPO ECONOMICO	5.726,2	5.725,8	100,0%	2.311,1	40,4%
TRANSIZIONE ECOLOGICA	3.746,9	1.457,0	38,9%	458,6	12,2%
RICERCA	510,8	496,3	97,2%	136,5	26,7%
SPORT	250,0	152,2	60,9%	27,0	10,8%
TOTALE AMM. CENTRALI	30.020,2	17.991,0	59,9%	5.928,7	19,7%
<i>di cui SUD</i>	21.397,9	12.412,0	58,0%	3.844,7	18,0%
Piemonte	1.177,2	1.407,1	119,5%	1.255,1	106,6%
Valle D'Aosta	58,3	58,3	100,0%	54,6	93,6%
Lombardia	833,3	832,0	99,8%	676,2	81,1%
P.A. Bolzano	129,9	130,3	100,3%	128,4	98,8%
P.A. Trento	69,8	69,8	100,0%	69,5	99,6%
Veneto	666,5	663,9	99,6%	647,1	97,1%
Friuli-Venezia Giulia	274,3	264,6	96,5%	230,1	83,9%
Liguria	570,5	566,4	99,3%	561,2	98,4%
Emilia-Romagna	345,1	321,7	93,2%	304,8	88,3%
Toscana	1.085,9	1.020,9	94,0%	980,2	90,3%
Umbria	442,4	431,3	97,5%	399,3	90,3%
Marche	328,6	322,2	98,0%	300,7	91,5%
Lazio	632,8	621,8	98,3%	539,5	85,3%
CENTRO NORD	6.614,6	6.710,3	101,4%	6.146,7	92,9%
Abruzzo	1.863,7	1.556,4	83,5%	1.314,9	70,5%
Molise	1.606,3	1.461,2	91,0%	1.267,2	78,9%
Campania	9.000,7	7.801,1	86,7%	4.450,5	49,4%
Puglia	7.274,1	5.881,0	80,8%	3.293,7	45,3%
Basilicata	2.206,8	1.830,9	83,0%	1.488,1	67,4%
Calabria	3.589,9	2.968,1	82,7%	1.521,1	42,4%
Sicilia	5.653,1	3.699,3	65,4%	2.247,9	39,8%
Sardegna	4.577,1	3.275,7	71,6%	2.352,2	51,4%
MEZZOGIORNO	35.771,7	28.473,7	79,6%	17.935,6	50,1%
TOTALE REGIONI	42.386,3	35.184,0	83,0%	24.082,3	56,8%

**TAVOLA 12 (SEGUE) - PROGRAMMAZIONI 2014-2020, 2007-2013 E 2000-2006 - PIANI DI SVILUPPO E COESIONE (FSC) - SEZIONE ORDINARIA - RIEPILOGO ITALIA
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
Bologna	107,0	97,8	91,4%	47,5	44,4%
Firenze	110,0	76,9	69,9%	46,6	42,4%
Genova	110,0	105,8	96,2%	101,7	92,4%
Milano	110,0	109,9	99,9%	90,3	82,1%
Venezia	110,0	101,1	91,9%	88,0	80,0%
CENTRO NORD	547,0	491,5	89,8%	374,1	68,4%
Bari	233,0	133,0	57,1%	43,6	18,7%
Cagliari	171,0	157,9	92,3%	35,4	20,7%
Catania	335,0	78,8	23,5%	40,9	12,2%
Messina	335,0	155,2	46,3%	69,1	20,6%
Napoli	311,0	301,4	96,9%	130,1	41,8%
Palermo	335,0	58,2	17,4%	30,0	9,1%
Reggio Calabria	136,0	120,8	88,8%	54,7	40,2%
MEZZOGIORNO	1.856,0	1.005,3	54,2%	403,8	21,8%
CITTÀ METROPOLITANE	2.403,0	1.496,8	62,3%	777,9	32,4%
TOTALE	74.809,5	54.671,8	73,1%	30.788,9	41,2%
<i>di cui SUD</i>	<i>59.025,6</i>	<i>41.891,0</i>	<i>71,0%</i>	<i>22.184,1</i>	<i>37,6%</i>

Fonte: elaborazione DP Cœ su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2023

Nella tavola successiva si dà conto della programmazione e dell'avanzamento finanziario delle risorse della Sezione ordinaria dei PSC delle Amministrazioni centrali, Regioni e Città metropolitane, limitatamente alle risorse del ciclo 2014-2020, al 31 dicembre 2023.

**TAVOLA 13 - PROGRAMMAZIONE 2014-2020 - PIANI DI SVILUPPO E COESIONE (FSC) - SEZIONE ORDINARIA - RIEPILOGO ITALIA
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
CULTURA	1.514,6	884,2	58,4%	367,8	24,3%
TURISMO	46,8	43,4	92,7%	1,4	3,0%
SALUTE	200,0	199,6	99,8%	16,7	8,3%
INFRASTRUTTURE	16.920,4	8.264,3	48,8%	2.133,0	12,6%
ISTRUZIONE	60,0	0,1	0,2%	0,0	0,0%
POLITICHE AGRICOLE	542,6	373,7	68,9%	156,6	28,9%
SVILUPPO ECONOMICO	5.726,2	5.725,8	100,0%	2.311,1	40,4%
TRANSIZIONE ECOLOGICA	3.747,2	1.457,0	38,9%	458,6	12,2%
RICERCA	510,8	496,3	97,2%	136,5	26,7%
SPORT	250,0	152,2	60,9%	27,0	10,8%
TOTALE AMM. CENTRALI	29.518,6	17.596,6	59,6%	5.608,7	19,0%

**TAVOLA 13 (SEGUE) - PROGRAMMAZIONE 2014-2020 - PIANI DI SVILUPPO E COESIONE (FSC) -
SEZIONE ORDINARIA -RIEPILOGO ITALIA
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
Piemonte	38,0	369,2	971,6%	286,7	754,5%
Valle D'Aosta	0,0	6,3	0,0%	6,3	0,0%
Lombardia	192,7	192,3	99,8%	38,9	20,2%
P.A. Bolzano	18,0	18,6	103,3%	16,8	93,3%
P.A. Trento	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Veneto	12,2	12,2	100,0%	3,0	24,6%
Friuli-Venezia Giulia	0,0	2,5	0,0%	1,8	0,0%
Liguria	2,7	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Emilia-Romagna	69,5	48,5	69,8%	33,7	48,5%
Toscana	67,2	13,6	20,2%	3,1	4,6%
Umbria	3,6	20,4	566,7%	13,8	383,3%
Marche	3,8	2,0	52,6%	0,6	15,8%
Lazio	109,8	126,9	115,6%	69,8	63,6%
CENTRO NORD	517,5	812,5	157,0%	474,5	91,7%
Abruzzo	550,7	421,5	76,5%	257,3	46,7%
Molise	359,0	229,1	63,8%	111,7	31,1%
Campania	3.157,7	2.675,8	84,7%	755,8	23,9%
Puglia	2.401,3	1.367,7	57,0%	557,0	23,2%
Basilicata	578,1	403,3	69,8%	275,9	47,7%
Calabria	1.229,0	896,7	73,0%	155,8	12,7%
Sicilia	1.866,8	988,0	52,9%	563,1	30,2%
Sardegna	1.271,1	577,1	45,4%	316,0	24,9%
MEZZOGIORNO	11.413,7	7.559,2	66,2%	2.992,6	26,2%
TOTALE REGIONI	11.931,2	8.371,7	70,2%	3.467,1	29,1%
Bologna	107,0	97,8	91,4%	47,5	44,4%
Firenze	110,0	76,9	69,9%	46,6	42,4%
Genova	110,0	105,8	96,2%	101,7	92,4%
Milano	110,0	109,9	99,9%	90,3	82,1%
Venezia	110,0	101,1	91,9%	88,0	80,0%
CENTRO NORD	547,0	491,5	89,8%	374,1	68,4%
Bari	233,0	133,0	57,1%	43,6	18,7%
Cagliari	171,0	157,9	92,3%	35,4	20,7%
Catania	335,0	78,8	23,5%	40,9	12,2%
Messina	335,0	155,2	46,3%	69,1	20,6%
Napoli	311,0	301,4	96,9%	130,1	41,8%
Palermo	335,0	58,2	17,4%	30,0	9,0%
Reggio Calabria	136,0	120,8	88,8%	54,7	40,2%
MEZZOGIORNO	1.856,0	1.005,3	54,2%	403,8	21,8%
CITTÀ METROPOLITANE	2.403,0	1.496,8	62,3%	777,9	32,4%
TOTALE	43.852,8	27.465,1	62,6%	9.853,7	22,5%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2023

Con riferimento alle Sezioni speciali, i dati di avanzamento mostrano percentuali di impegni e pagamenti in media piuttosto bassi: rispettivamente 41% e 21% per il Centro-Nord e 32% e 24% per il Mezzogiorno.

TAVOLA 14 - PROGRAMMAZIONI 2014-2020 - PIANI DI SVILUPPO E COESIONE (FSC) - SEZIONI SPECIALI - RIEPILOGO ITALIA
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)

	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
RICERCA	523,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
TOTALE AMM. CENTRALI	523,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
<i>di cui SUD</i>	418,4	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Piemonte	345,2	142,3	41,2%	100,1	29,0%
Valle D'Aosta	18,8	3,0	16,0%	1,3	6,9%
Lombardia	362,0	0,9	0,2%	0,9	0,2%
P.A. Bolzano	13,2	0,0	0,0%	0,0	0,0%
P.A. Trento	51,0	25,8	50,6%	15,1	29,6%
Veneto	211,7	150,2	70,9%	71,2	33,6%
Friuli-Venezia Giulia	48,1	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Liguria	90,9	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Emilia-Romagna	250,0	203,0	81,2%	134,9	54,0%
Toscana	264,7	194,3	73,4%	76,4	28,9%
Umbria	98,6	11,6	11,8%	6,8	6,9%
Marche	37,5	23,8	63,5%	5,3	14,1%
Lazio	646,2	241,4	37,4%	112,1	17,3%
CENTRO NORD	2.437,9	996,3	40,9%	524,1	21,5%

TAVOLA 14 - PROGRAMMAZIONI 2014-2020 - PIANI DI SVILUPPO E COESIONE (FSC) - SEZIONI SPECIALI - RIEPILOGO ITALIA
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)

	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
Abruzzo	243,1	19,9	8,2%	14,1	5,8%
Molise	138,2	28,7	20,8%	1,4	1,0%
Campania	322,4	304,3	94,4%	273,0	84,7%
Puglia	491,5	57,5	11,7%	0,0	0,0%
Basilicata	37,5	2,7	7,2%	2,2	5,9%
Calabria	322,7	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Sicilia	1.366,4	648,6	47,5%	498,7	36,5%
Sardegna	425,1	0,0	0,0%	0,0	0,0%
MEZZOGIORNO	3.346,9	1.061,7	31,7%	789,4	23,6%
TOTALE REGIONI	5.784,8	2.058,0	35,6%	1.313,5	22,7%
TOTALE	6.307,8	2.058,0	32,6%	1.313,5	20,8%
<i>di cui SUD</i>	3.765,3	1.061,7	28,2%	789,4	21,0%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2023

III.1.b. LE ALTRE ASSEGNAZIONI FSC 2014-2020

Nella tavola che segue sono riportate in dettaglio le assegnazioni a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 non incluse nei PSC e osservabili nei dati di monitoraggio. Si tratta di circa 4,8 miliardi di euro distinti tra assegnazioni di legge e assegnazioni effettuate con Delibera del CIPESS. Complessivamente il livello di attuazione è pari a poco più del 30% di impegni e del 13% di pagamenti. Tra le assegnazioni di legge monitorate, la più rilevante è l'iniziativa Resto al Sud mentre rientrano tra le dotazioni FSC direttamente assegnate dal CIPESS anche alcuni CIS monitorati come programmi autonomi nel Sistema Nazionale di Monitoraggio (per il quadro completo si veda il capitolo dedicato).

**TAVOLA 15 - PROGRAMMAZIONI 2014-2020 - FONDO SVILUPPO E COESIONE - ASSEGNAZIONI EXTRA PSC
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
RESTO AL SUD	1.250,0	703,3	56,3%	272,0	21,8%
EFFICIENTAMENTO ENERGETICO COMUNI	500,0	432,7	86,5%	311,0	62,2%
FONDO INFRASTRUTTURE SOCIALI	300,0	118,4	39,5%	56,2	18,7%
FONDO CRESCI AL SUD	250,0	34,5	13,8%	6,8	2,7%
EVENTI CALAMITOSI 2009	150,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
METANIZZAZIONE	140,0	7,9	5,6%	0,0	0,0%
BANDO AREE URBANE DEGRADATE	90,0	20,3	22,6%	5,7	6,3%
ALLUVIONE SARDEGNA	50,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
IMPRENDITORIA GIOVANILE AGRICOLTURA	50,0	44,7	89,4%	21,2	42,4%
ECONOMIA CIRCOLARE	40,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
DOTTORATI COMUNALI AREE INTERNE	9,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
IMPRESSE AGRICOLE CRATERE	4,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
TOTALE ASSEGNAZIONI DI LEGGE MONITORABILI	2.833,0	1.361,8	48,1%	672,9	23,7%

**TAVOLA 15 - PROGRAMMAZIONI 2014-2020 - FONDO SVILUPPO E COESIONE - ASSEGNAZIONI EXTRA PSC
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
CIS FOGGIA-CAPITANATA	280,0	58,6	20,9%	10,8	3,9%
CIS MOLISE	220,0	25,9	11,8%	3,2	1,4%
PIANO STRALCIO TARANTO	248,4	40,5	16,3%	33,4	13,4%
PORTO DI LIVORNO	50,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
AUTOIMPIEGO	40,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
MATERA CAPITALE EUROPEA DELLA CULTURA 2019	30,0	22,5	75,0%	13,4	44,7%
COMPLETAMENTO NUOVA CITTADELLA GIUDIZIARIA DI SALERNO	26,5	26,5	100,0%	14,0	52,8%
BENI CONFISCATI ESEMPLARI	25,1	14,6	58,2%	3,0	11,9%
LAMPEDUSA	20,0	9,2	46,0%	4,1	20,5%
RAFFORZAMENTO CPT	16,8	13,1	78,0%	11,4	67,9%
PIANO STRALCIO CIS AREA TARANTO	35,9	2,2	6,1%	1,0	2,8%
COMPLETAMENTO DEL NUOVO PALAZZO DI GIUSTIZIA DI REGGIO CALABRIA	3,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
PIANO STRALCIO TARANTO - INVITALIA	1,5	1,5	100,0%	0,6	40,0%
CIS TERRA DEI FUOCHI	200,6	1,0	0,5%	0,1	0,1%
SOSTEGNO AL TERZO SETTORE	120,0	17,8	14,8%	12,6	10,5%
CIS VESUVIO POMPEI NAPOLI	214,4	15,4	7,2%	0,0	0,0%
CIS CALABRIA SVELARE BELLEZZA	227,0	2,7	1,2%	0,0	0,0%
CIS BRINDISI LECCE COSTA ADRIATICA	183,8	4,2	2,3%	3,2	1,7%
TOTALE ALTRE ASSEGNAZIONI CIPESS MONITORABILI	1.943,0	255,7	13,2%	110,8	5,7%
TOTALE	4.776,0	1.617,5	33,9%	783,7	16,4%

Fonte: elaborazione DPCCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2023

III.1.c. I PROGRAMMI COMPLEMENTARI 2014-2020

La delibera del CIPE del 28 gennaio 2015, n. 10, stabilisce che gli interventi attivati a livello nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 242, della Legge n. 147/2013, concorrono al perseguimento delle finalità strategiche dei Fondi SIE della programmazione 2014-2020, in funzione del rafforzamento degli interventi della programmazione comunitaria e ai fini del maggiore impatto e dell'efficiente esecuzione finanziaria, anche attraverso la tecnica dell'*overbooking*.

I Programmi Operativi Complementari (POC) sono adottati con delibera CIPESS, sentita la Conferenza Stato-Regioni, su proposta del Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud, in partenariato con le Regioni interessate, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Il finanziamento è assicurato con le disponibilità del Fondo di rotazione di cui all'articolo 5 della Legge n. 183/1987, derivanti dalla differenza tra il tasso di

cofinanziamento nazionale teorico e il tasso di cofinanziamento nazionale effettivo dei Programmi operativi 2014-2020.

Nel corso del 2020, a seguito delle modifiche ai regolamenti comunitari finalizzate al contrasto degli effetti economico e sociali dell'emergenza epidemiologica, è stato stabilito uno stretto legame tra la riprogrammazione dei POR/PON e quella dei POC. Difatti, in attuazione del Regolamento UE 2020/558 (CRII+), era stabilito che le Autorità di Gestione dei Programmi Operativi cofinanziati con i fondi SIE 2014-2020 potessero richiedere l'applicazione del tasso di cofinanziamento UE fino al 100 per cento per le spese dichiarate nelle domande di pagamento nel periodo contabile 20-21, anche a valere sulle spese emergenziali anticipate a carico dello Stato destinate al contrasto e alla mitigazione degli effetti generati dall'epidemia di Covid-19.

Il legislatore nazionale, attraverso l'articolo 242 del DL 34/2020, ha previsto che le risorse a carico del Fondo di Rotazione della quota di co-finanziamento nazionale che si rendono disponibili (liberate) a seguito dell'adozione del tasso UE al 100 per cento, confluiscono sui POC 2014-2020 (vigenti ovvero da adottarsi), unitamente ai rimborsi relativi alle effettive rendicontazioni delle spese emergenziali anticipate a carico dello Stato.

La medesima modalità di alimentazione dei POC è stata successivamente estesa al periodo contabile 21-22, in attuazione del Regolamento UE 2022/562, e come recepita dal legislatore nazionale con il disposto di cui all'art. 48, commi 1 e 2, del DL n. 50/2022. Tale opzione estende altresì il campo delle operazioni ammissibili, includendo le spese sostenute per far fronte alle sfide migratorie conseguenti alla crisi ucraina (iniziativa CARE).

La modifica normativa introdotta ha comportato, per le amministrazioni che non avevano ancora un POC, la necessità di istituire i relativi Programmi. A tale riguardo il CIPESS, con delibera n. 41/2021, ha provveduto all'istituzione "programmatica" di tali POC, al contempo aggiornando la stima della dotazione di quelli già esistenti, sulla base degli importi indicativi previsti dagli Accordi governativi, circa le attese rendicontazioni di spese emergenziali anticipate a carico dello Stato.

Gli importi dei POC stabiliti con la delibera CIPESS 41/2021 sono di carattere meramente indicativo, in quanto le dotazioni effettive dei POC dipenderanno dalle spese emergenziali effettivamente rendicontate sui POR e sui PON, nonché dalle risorse effettivamente liberate dalle rendicontazioni al tasso UE del 100 per cento, negli anni contabili 2020-2021 e 2021-2022.

Al 31 dicembre 2020 risultavano istituiti i POC delle Regioni Basilicata, Campania, Calabria, Molise, Puglia e Sicilia e delle Amministrazioni centrali.

Al 31 dicembre 2023 le Amministrazioni per le quali si è già proceduto con delibera CIPESS ad una integrazione - in alcuni casi ancora parziale - delle risorse disponibili presso il Fondo di Rotazione ai sensi della normativa introdotta nel 2020 sono:

- la Regione Siciliana, per il POC Sicilia, con la delibera CIPESS n. 67 del 3 novembre 2021;
- l'ANPAL, per il POC Inclusione, con la delibera CIPESS n. 7 del 2 agosto 2022;

- La Regione Calabria, per il POC Calabria, con la delibera CIPESS n.14 del 20 luglio 2023.

Sono inoltre stati istituiti nel 2023, ai sensi della normativa sopra richiamata, i POC per le seguenti amministrazioni:

- La Provincia autonoma di Bolzano, per il POC Bolzano, con la delibera n.15 del 20 luglio 2023;
- La Regione Veneto, per il POC Veneto, con la delibera n.26 del 3 agosto.

Al marzo 2024 risultano approvati anche i POC delle Regioni Piemonte, Lazio, Marche e Toscana.

I dati di attuazione riportati nella tavola segnalano, nel complesso, al 31/12/2023, un utilizzo ancora molto contenuto delle risorse assegnate ai Programmi complementari, che in parte deriva dall'overbooking presente sui programmi europei del ciclo 2014-2020 che determina una ridotta alimentazione dei POC.

**TAVOLA 16 - PROGRAMMAZIONE 2014-2020 - PROGRAMMI OPERATIVI COMPLEMENTARI - PROGRAMMI NAZIONALI
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

Programmi	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
Cultura	163,4	70,2	43,0%	38,3	23,4%
Energia	120,4	202,1	167,9%	23,4	19,4%
Governance	739,1	496,0	67,1%	135,9	18,4%
SIGECO	302,2	139,1	46,0%	86,6	28,7%
Imprese	698,8	180,8	25,9%	91,9	13,2%
Inclusione	273,3	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Infrastrutture	670,4	177,7	26,5%	98,2	14,6%
Legalità	79,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Metro	523,4	70,6	13,5%	39,9	7,6%
Ricerca	408,3	257,4	63,0%	114,0	27,9%
Scuola	171,0	104,7	61,2%	92,8	54,3%
SPAO	602,4	39,7	6,6%	21,5	3,6%
CTE	12,0	6,8	56,7%	4,6	38,3%
NAZIONALI	4.763,7	1.745,1	36,6%	747,1	15,7%
Completamenti	78,8	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Assegnazioni COVID MLPS	65,0	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
TOTALE	4.907,5	1.745,1	n.a.	747,1	n.a.

Fonte: elaborazione DPCCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2023

**TAVOLA 17 -PROGRAMMAZIONE 2014-2020 - PROGRAMMI OPERATIVI COMPLEMENTARI - PROGRAMMI REGIONALI
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

Programmi	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
Piemonte	0,0	67,8	0,0%	58,3	0,0%
PA Bolzano	76,0	17,5	23,0%	17,4	22,9%
Veneto	253,4	15,5	6,1%	8,2	3,2%
Lazio	0,0	7,2	0,0%	1,2	0,0%
Molise	24,6	7,1	28,9%	1,6	6,5%
Campania	1.336,2	1.212,7	90,8%	1.006,5	75,3%
Puglia	2.670,4	4,4	0,2%	0,2	0,0%
Basilicata	275,3	37,1	13,5%	12,7	4,6%
Calabria	961,0	188,6	19,6%	146,5	15,2%
Sicilia	2.071,7	223,6	10,8%	97,7	4,7%
REGIONALI	7.668,6	1.781,5	23,2%	1.350,3	17,6%
<i>di cui SUD</i>	<i>7.339,2</i>	<i>1.673,5</i>	<i>22,8%</i>	<i>1.265,2</i>	<i>17,2%</i>
Completamenti	857,6	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
TOTALE	8.526,2	1.781,5	n.a.	1.350,3	n.a.

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2023

III.2. LA PROGRAMMAZIONE 2021-2027

III.2.a. LE ASSEGNAZIONI FSC 2021-2027

Le assegnazioni del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027 già effettuate dal CIPESS o per norma di legge al 31/12/2023 sono riepilogate nella tavola che segue. All'interno della programmazione già assentita figurano risorse assegnate a titolo di anticipazione alle amministrazioni regionali⁴ e a MIMIT⁵ e MIT⁶, oltre ad altre assegnazioni.

⁴ Delibera CIPESS n. 79/2021 e, in alcuni casi, modificate con la Delibera CIPESS n. 16/2023.

⁵ Delibere CIPESS n. 7/2022 e n. 34/2022.

⁶ Delibere CIPESS n. 1/2022 e n. 35/2022.

**TAVOLA 18 - PROGRAMMAZIONE 2021-2027 - FONDO SVILUPPO E COESIONE
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

	Risorse programmate	Impegni	% impegni/ ris. progr.	pagamenti	% pagamenti/ ris. progr.
ANTICIPAZIONE MIMIT	2.250,0	2.000,3	88,9%	0,0	0,0%
ANTICIPAZIONE MIT	6.244,6	71,6	1,1%	0,5	0,0%
CIS AREA SISMA	100,0	6,1	6,1%	0,9	0,9%
CIS ROMA	200,0	5,9	3,0%	0,0	0,0%
ANTICIPAZIONI ABRUZZO	97,5	17,0	17,4%	5,7	5,8%
ANTICIPAZIONI BASILICATA	83,4	44,5	53,4%	31,4	37,6%
ANTICIPAZIONI CALABRIA	193,1	12,2	6,3%	1,1	0,6%
ANTICIPAZIONI CAMPANIA	582,2	28,0	4,8%	5,3	0,9%
ANTICIPAZIONI EMILIA ROMAGNA	107,7	77,6	72,1%	28,1	26,1%
ANTICIPAZIONI FRIULI VENEZIA GIULIA	15,7	13,7	87,3%	2,6	16,6%
ANTICIPAZIONI LAZIO	192,2	28,3	14,7%	19,5	10,1%
ANTICIPAZIONI LIGURIA	35,3	17,4	49,3%	9,7	27,5%
ANTICIPAZIONI LOMBARDIA	185,2	185,2	100,0%	0,0	0,0%
ANTICIPAZIONI MARCHE	40,2	40,2	100,0%	28,2	70,1%
ANTICIPAZIONI MOLISE	37,1	24,7	66,6%	3,6	9,7%
ANTICIPAZIONI PA BOLZANO	11,3	0,0	0,0%	0,0	0,0%
ANTICIPAZIONI PA TRENTO	17,8	0,0	0,0%	0,0	0,0%
ANTICIPAZIONI PIEMONTE	125,4	61,1	48,7%	46,5	37,1%
ANTICIPAZIONI PUGLIA	230,1	47,9	20,8%	0,0	0,0%
ANTICIPAZIONI SARDEGNA	156,8	20,2	12,9%	6,9	4,4%
ANTICIPAZIONI SICILIA	234,7	34,1	14,5%	0,9	0,4%
ANTICIPAZIONI TOSCANA	151,9	27,6	18,2%	3,7	2,4%
ANTICIPAZIONI UMBRIA	27,7	10,7	38,6%	5,1	18,4%
ANTICIPAZIONI VALLE D'AOSTA	4,3	3,9	90,7%	0,3	7,0%
ANTICIPAZIONI VENETO	69,2	28,7	41,5%	8,4	12,1%
TOTALE	11.393,4	2.806,9	24,6%	208,4	1,8%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2023

Complessivamente si osservano impegni a circa il 25% con pagamenti registrati ancora di ridotta entità.

Oltre alle voci riportate in tavola, sono state effettuate assegnazioni che non sono ancora tracciate nel Sistema Nazionale di Monitoraggio⁷.

⁷Si fa riferimento alle seguenti assegnazioni: Contributo in favore di Infrastrutture Sportive e Piscine per l'installazione di impianti per la produzione di Energie Rinnovabili, Farmacie Rurali, Giochi del Mediterraneo di Taranto 2026, Risanamento Urbano Comuni; Innovazione nel Mezzogiorno, Interventi adeguamento e potenziamento nodi e collegamenti Ferroviari Sud Italia, Interventi di Bonifica e Risanamento Ambientale e Rigenerazione "Zona Falcata" di Messina; Investimenti Qualità Aria, Passaggio a metodi di Allevamento a Stabulazione Libera, Polo Energetico Mare Adriatico; Programma Interventi Mezzogiorno, Sostegno per interventi per spese in Conto Capitale della Regione Calabria volti a prevenire e a mitigare il Rischio Idrogeologico e Idraulico, Rete Interconnessione Istruzione, Rinnovo flotta attraversamento Stretto Messina, Interventi Infrastrutturali per Sovraffollamento Carcerario; Infrastrutturazione Stradale per lo Svolgimento dei XX Giochi del Mediterraneo di Taranto 2026, Rafforzamento progetto "Ecosistemi per l'Innovazione al Sud in Contesti Urbani Marginalizzati".

III.2.b. GLI ACCORDI PER LA COESIONE

La programmazione delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027 (FSC 2021-2027) utilizza lo strumento denominato “Accordo per la coesione” introdotto con il Decreto Legge 124/2023. Nel medesimo Decreto è stabilito, tra l’altro, che possano essere programmate con il medesimo strumento anche le risorse del Fondo di rotazione ex art. 5 della legge n. 183/1987, di cui all’articolo 1, comma 54, della legge n. 178/2020, fermo restando le regole di gestione specifiche di tale Fondo, con una destinazione prioritaria a completamenti ed *overbooking*.

In via prioritaria, con Delibera CIPESS n. 25/2023 la dotazione disponibile del FSC 2021-2027 è stata imputata programmaticamente pro-quota alle Regioni e Province autonome, come evidenziato nella tavola seguente, con specifica indicazione delle risorse già assegnate a titolo di anticipazione disposta per legge o con delibera CIPESS.

TAVOLA 19 - FONDO SVILUPPO E COESIONE 2021-2027: IMPUTAZIONE PROGRAMMATICA IN FAVORE DI REGIONI E PROVINCE AUTONOME (MILIONI DI EURO)

REGIONI	Chiavi di riparto	Importi lordi	Anticipazioni	Importi netti
			disposte per legge o con delibere del CIPESS	
		A	B	C=A-B
Abruzzo	4,8	1.257,4	97,5	1.159,9
Basilicata	3,6	944,9	83,4	861,5
Calabria	11,0	2.863,0	633,2	2.229,9
Campania	25,3	6.569,7	582,2	5.987,5
Molise	1,7	444,9	37,5	407,4
Puglia	17,6	4.588,8	234,6	4.354,2
Sardegna	9,5	2.470,3	156,8	2.313,5
Sicilia	26,4	6.862,5	237,1	6.625,4
Totale Mezzogiorno	100,0	26.001,7	2.062,3	23.939,4

TAVOLA 19 - FONDO SVILUPPO E COESIONE 2021-2027: IMPUTAZIONE PROGRAMMATICA IN FAVORE DI REGIONI E PROVINCE AUTONOME (MILIONI DI EURO)

REGIONI	Chiavi di riparto	Anticipazioni disposte per legge o con delibere del CIPESS		Importi netti
		Importi lordi		
		A	B	C=A-B
Emilia-Romagna	9,2	588,3	107,7	480,6
Friuli-Venezia Giulia	3,0	189,9	15,7	174,2
Lazio	19,1	1.213,0	192,2	1.020,7
Liguria	4,2	265,8	35,4	230,4
Lombardia	19,0	1.210,3	185,2	1.025,1
Marche	5,2	333,6	40,2	293,4
PA Bolzano	1,3	82,4	11,30	71,09
PA Trento	1,5	94,6	17,80	76,83
Piemonte	12,9	819,6	132,01	687,56
Toscana	10,7	683,6	151,90	531,67
Umbria	3,7	238,2	27,70	210,50
Valle d'Aosta	0,6	37,0	4,26	32,73
Veneto	9,5	607,6	69,20	538,37
Totale Centro Nord	100,0	6.363,9	990,6	5.373,3
TOTALE COMPLESSIVO		32.365,6	3.053,0	29.312,7

Fonte: Delibera CIPESS n. 25/2023

Nella tavola che segue sono riportati gli Accordi per la coesione sottoscritti con le Amministrazioni regionali al 31 marzo 2024, con indicazione della dotazione di risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027, a partire dalle assegnazioni programmatiche stabilite con la Delibera CIPESS n. 25/2023 sopra richiamata, tenuto conto degli aggiornamenti in attuazione della delibera CIPESS n.16/2023.

**TAVOLA 20 - ACCORDI PER LA COESIONE
SOTTOSCRIZIONE E DOTAZIONE RISORSE FSC 2021-2027 (MILIONI DI EURO)**

Amministrazione	Data sottoscrizioni	FSC 2021-2027 (assegnazioni e ordinaria)	FSC 2021-2027 (anticipazioni)	FSC 2021-2027 (Totale)	di cui Cofinanziamento PR
Regione Molise	27/03/24	407,8	37,1	444,9	18,1
Regione Basilicata	25/03/24	861,5	83,4	944,9	44,2
Regione Toscana	13/03/24	531,7	151,9	683,6	102,4
Provincia Autonoma Bolzano	12/03/24	71,1	11,3	82,4	-
Provincia Autonoma Trento	12/03/24	76,8	17,8	94,6	-
Regione Umbria	09/03/24	210,5	27,7	238,2	61,0
Regione Friuli-Venezia Giulia	08/03/24	174,2	15,7	190,0	-
Regione Calabria	16/02/24	1.930,0	633,1	2.563,1	142,8
Regione Abruzzo	07/02/24	1.159,9	97,5	1.257,4	97,9
Regione Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	31/01/24	32,7	4,3	37,0	-
Regione Emilia-Romagna	17/01/24	480,6	107,7	588,3	184,4
Regione Piemonte	07/12/23	687,6	132,0	819,6	170,0
Regione Lombardia	07/12/23	1.025,1	185,2	1.210,3	315,7
Regione Lazio	27/11/23	1.020,7	192,2	1.213,0	205,7
Regione Veneto	24/11/23	538,4	69,2	607,6	137,5
Regione Marche	28/10/23	293,4	40,2	333,6	-
Regione Liguria	22/09/23	230,4	35,4	265,8	40,0
TOTALE		9.732,5	1.841,8	11.574,2	1.519,6

Tra tali Regioni, alla data odierna soltanto la Regione Marche ha programmato anche le risorse del Fondo di rotazione di cui al cit. art. 1, comma 54, della legge n. 178/2020, per un importo di 154,32 milioni di euro.

Nell'ambito di ciascun Accordo, inoltre, in coerenza e nei limiti previsti per norma⁸, le Regioni si sono avvalse della facoltà di destinare parte delle risorse FSC 2021-2027 al cofinanziamento dei programmi regionali europei.

L'articolazione degli Accordi per la coesione 2021-2027 prevede:

- il Piano Finanziario dell'Accordo;
- la specificazione degli interventi o delle linee di azione da finanziare con le risorse nazionali delle politiche di coesione 2021-2027;
- i cronoprogrammi di realizzazione associati a ciascun intervento o linea di azione finanziata con il Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021-2027;
- gli impegni e le responsabilità di ciascuna delle Amministrazioni che sottoscrivono l'Accordo;
- il Sistema di Gestione e Controllo.

⁸ Articolo 23, comma 1-ter del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, e successivamente, modificato dall'art. 1, comma 5, decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 novembre 2023, n. 162

Il “Piano finanziario”, in particolare, costituisce l’articolazione delle spese previste dall’Amministrazione regionale in ciascuna annualità ed è la base di riferimento per l’applicazione del sistema sanzionatorio previsto dall’articolo 2 del decreto-legge n. 124/2023. Le risorse derivanti dall’eventuale definanziamento per il mancato rispetto degli obiettivi finanziari rientrano nella disponibilità del FSC 2021-2027, per essere nuovamente impiegate per le finalità di cui all’articolo 1, comma 178, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

In relazione agli ambiti tematici ed alle linee di intervento previste negli Accordi stipulati, si riporta di seguito una sintesi della distribuzione tematica delle risorse in essi programmate con riferimento all’assegnazione ordinaria al netto del cofinanziamento ai PR europei.

**TAVOLA 21 - ACCORDI PER LA COESIONE
DISTRIBUZIONE TEMATICA DELLE RISORSE FSC 2021-2027 (MILIONI DI EURO)**

Area tematica	Settore di intervento	Dotazione
01.RICERCA E INNOVAZIONE	01.01 RICERCA E SVILUPPO	32,6
	01.02 STRUTTURE DL RICERCA	37,0
	TOTALE	69,6
02.DIGITALIZZAZIONE	02.01 TECNOLOGIE E SERVIZI DIGITALI	96,3
	02.02 CONNETTIVITÀ DIGITALE	11,0
	TOTALE	107,3
03.COMPETITIVITÀ IMPRESE	03.01 INDUSTRIA E SERVIZI	614,4
	03.02 TURISMO E OSPITALITÀ	52,6
	03.03 AGRICOLTURA	67,7
	TOTALE	734,7

**TAVOLA 21 - ACCORDI PER LA COESIONE
DISTRIBUZIONE TEMATICA DELLE RISORSE FSC 2021-2027 (MILIONI DI EURO)**

Area tematica	Settore di intervento	Dotazione
04.ENERGIA	04.01 EFFICIENZA ENERGETICA	85,4
	04.02 ENERGIA RINNOVABILE	69,0
	04.03 RETI E ACCUMULO	2,0
	TOTALE	156,4
05.AMBIENTE E RISORSE NATURALI	05.01 RISCHI E ADATTAMENTO CLIMATICO	705,7
	05.02 RISORSE IDRICHE	228,9
	05.03 RIFIUTI	201,4
	05.04 BONIFICHE	89,8
	05.05 NATURA E BIODIVERSITÀ	67,2
TOTALE	1.293,0	
06.CULTURA	06.01 PATRIMONIO E PAESAGGIO	306,9
	06.02 ATTIVITÀ CULTURALI	25,6
TOTALE	332,5	
07.TRASPORTI E MOBILITÀ	07.01 TRASPORTO STRADALE	1.904,4
	07.02 TRASPORTO FERROVIARIO	969,4
	07.03 TRASPORTO MARITTIMO E LOGISTICA	216,0
	07.04 TRASPORTO AEREO	27,8
	07.05 MOBILITÀ URBANA	327,6
TOTALE	3.445,2	
08.RIQUALIFICAZIONE URBANA	08.01 EDILIZIA E SPAZI PUBBLICI	1.235,5
	08.02 SPORT	15,0
TOTALE	1.250,5	
09.LAVORO E OCCUPABILITÀ	09.01 SVILUPPO DELL'OCCUPAZIONE	10,0
TOTALE	10,0	
10.SOCIALE E SALUTE	10.01 STRUTTURE SOCIALI	74,4
	10.02 STRUTTURE E ATTREZZATURE SANITARIE	295,9
	10.03 SERVIZI SOCIO-ASSISTENZIALI	4,0
	10.04 SERVIZI SANITARI	3,0
TOTALE	377,4	
11.ISTRUZIONE E FORMAZIONE	11.01 STRUTTURE EDUCATIVE E FORMATIVE	180,0
	11.02 EDUCAZIONE E FORMAZIONE	28,0
TOTALE	208,0	
12.CAPACITÀ AMMINISTRATIVA	12.01 RAFFORZAMENTO PA	16,3
	12.02 ASSISTENZA TECNICA	221,5
TOTALE	237,8	
TOTALE COMPLESSIVO		8.222,4

PAGINA BIANCA

IV. STRUMENTI TRASVERSALI DELLA POLITICA DI COESIONE

IV.1. CIS - I CONTRATTI ISTITUZIONALI DI SVILUPPO

Tra gli strumenti per lo sviluppo locale la cui gestione rientra nelle funzioni dell'Autorità politica delegata per la Politica di Coesione, assumono un ruolo di particolare rilevanza i Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS), accordi tra Ministeri, Regioni e soggetti attuatori per l'accelerazione della realizzazione di grandi infrastrutture ritenute strategiche e di rilevanza nazionale o per lo sviluppo di determinati territori. Oltre a finanziamenti dedicati, i CIS sono sostenuti anche da risorse di altri programmi europei e nazionali delle politiche di coesione.

CIS Infrastrutturali

Nell'ambito degli accordi tra Ministeri, Regioni e soggetti attuatori - Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e ANAS S.p.A - per l'accelerazione della realizzazione di grandi infrastrutture strategiche e di rilevanza nazionale, il ruolo di Responsabile Unico di Contratto (per le direttrici ferroviarie) e di Alta Vigilanza (itinerario stradale SS-OL) per i seguenti Contratti Istituzionali di Sviluppo in precedenza ricoperto dall'Agenzia per la Coesione Territoriale è stato trasferito al Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il sud

- realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce/Taranto (sottoscritto il 2 agosto 2012);
- completamento della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria (sottoscritto il 18 dicembre 2012);
- realizzazione della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo (sottoscritto il 28 febbraio 2013);
- realizzazione dell'itinerario stradale Sassari-Olbia (sottoscritto il 6 marzo 2013).

Con riferimento ai CIS ferroviari, a fine 2023, la copertura finanziaria del CIS Napoli-Bari-Lecce/Taranto è quasi interamente assicurata: a fronte di un costo pari a 7.836 milioni di euro, la dotazione è di 7.821 milioni di euro.

Relativamente al CIS Messina-Catania-Palermo, il costo del Contratto ha raggiunto i 10.826 milioni di euro; la dotazione finanziaria è stata notevolmente incrementata, arrivando a 10.175 milioni di euro.

Riguardo, infine, il CIS Salerno - Reggio Calabria, il costo è stato aggiornato a 782,8 milioni di euro, interamente finanziato dalle risorse messe a disposizione.

La tavola seguente confronta costi e dotazioni finanziarie attuali dei CIS ferroviari con gli importi alla data di sottoscrizione:

TAVOLA 22 - CONTRATTI ISTITUZIONALI DI SVILUPPO FERROVIARIO – COSTO E DOTAZIONE (MILIARDI DI EURO)

	Costo vita alla sottoscrizione	Costo vita aggiornato	Copertura alla sottoscrizione	Copertura aggiornata
NA-BA-	7,1	7,8	3,5	7,8
ME-CT-PA	5,1	10,8	2,4	10,2
SA-RC	0,5	0,8	0,5	0,8
Totale	12,7	19,4	6,4	18,8

Fonte: elaborazione Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il sud

Con riferimento all'avanzamento finanziario, il monitoraggio al 31 dicembre 2023 indica che è stato raggiunto un livello complessivo di spesa pari a 5,370 miliardi di euro, in gran parte imputabili alla direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (circa 2,5 miliardi di euro) e alla Messina-Catania-Palermo (1,7 miliardi di euro).

Per quanto riguarda il CIS per la Realizzazione dell'itinerario stradale Sassari-Olbia, in cui il Dipartimento ha un compito di "alta vigilanza", il Comitato di attuazione e Sorveglianza si è tenuto il 14 giugno 2023. Rispetto ad un finanziamento di 875,6 milioni di euro, la spesa sostenuta ammonta a 681,43 milioni di euro.

Sui 16 interventi previsti, 8 risultano ultimati, 5 sono in "esecuzione lavori", 1 è in avvio di "esecuzione lavori" e 2 interventi sono in "progettazione esecutiva".

La tavola seguente riporta l'avanzamento finanziario rispetto alla data di sottoscrizione per i diversi Contratti:

TAVOLA 23 - CONTRATTI ISTITUZIONALI DI SVILUPPO AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO)

	Spesa alla sottoscrizione	Spesa al 31.12.2023
NA-BA-LE/TA	383,0	2.524,5
ME-CT-PA	887,9	1.725,8
SA-RC	65,5	438,2
SS-OL	6,1	681,4
Totale	1.342,5	5.370,0

Fonte: elaborazione Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il sud

CIS Territoriali

Con riferimento ai Contratti che hanno come obiettivo lo sviluppo di determinati territori, sono state prese in carico le attività di presidio, monitoraggio e impulso, in precedenza gestite dall'Agenzia per la Coesione Territoriale, dalla nuova struttura del Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi e una breve disamina dei principali elementi per singolo CIS.

TAVOLA 24 - CIS TERRITORIALI RISORSE PROGRAMMATE AL 31.12.2023 (MILIONI DI EURO)

CIS Territoriali in attuazione	Numero interventi	Risorse programmate	Fonte finanziaria
CIS Area di Taranto	149	1.397,4	FSC vari cicli, FESR e Risorse nazionali
CIS Foggia-Capitanata	45	290,1	FSC 2014-2020
CIS Molise	51	268,8	FSC 2014-2020
CIS Matera	19	33,4	FSC 2014-2020 e Risorse nazionali
CIS Ventotene	5	70,0	FSC 2014-2020 (PSC MIC)
CIS Centro storico di Cosenza	20	90,0	FSC 2014-2020 (PSC MIC)
CIS Centro storico di Napoli	12	90,0	FSC 2014-2020 (PSC MIC)
CIS Centro storico di Palermo	17	90,0	FSC 2014-2020 (PSC MIC)
CIS Aree sisma	49	159,9	FSC 2021-2027 e risorse nazionali
CIS Terra dei fuochi	68	200,6	FSC 2014-2020
CIS Napoli-Vesuvio-Pompei	45	287,7	FSC 2014-2020 (PSC MIC) e Risorse nazionali
CIS Roma	15	200,0	FSC 2021-2027
CIS Calabria – svelare bellezza	110	227,0	FSC 2014-2020
CIS Brindisi-Lecce-Costa Adriatica	37	183,8	FSC 2014-2020
CIS Volare- Aeroporti di Calabria	29	215,5	FSC 2014-2020 (PSC Calabria e PSC MIT) e Fondi SACAL
Totale	671	3.804,3	

Fonte: elaborazione Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il sud

CIS Area di Taranto

Il CIS “Area Taranto” è stato sottoscritto il 30 dicembre 2015. È costituito da una pluralità di interventi multidisciplinari a valere su varie fonti finanziarie, nazionali ordinarie, aggiuntive e comunitarie, destinate al potenziamento infrastrutturale, alla messa in sicurezza ambientale, alla riqualificazione urbana per il rilancio economico dell’area di Taranto. Oltre al comune di Taranto, sono interessati i territori dei comuni di Statte, Massafra, Crispiano e Montemesola.

Il Responsabile Unico del Contratto (RUC) era individuato nel Direttore Generale dell’Agenzia per la coesione territoriale le cui funzioni sono state trasferite al Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il sud

CIS Matera – Capitale Europea della Cultura 2019

Per quanto riguarda il CIS Matera, sottoscritto il 26 settembre 2017, è stato individuato il Responsabile Unico del Contratto e sono proseguite le attività di realizzazione degli interventi già tutti avviati.

CIS Foggia Capitanata

Il CIS è stato sottoscritto il 13 agosto 2019; la dotazione iniziale di 280 milioni assegnata con Delibera CIPE n. 26/2019 a valere su risorse FSC 2014-2020 è stata ulteriormente incrementata di circa 10 milioni per l’inserimento nel CIS a ottobre 2022 (procedura scritta del 28/09/2022) di alcuni interventi di potenziamento della zona ASI di Foggia, già finanziati dal PSC Puglia.

Il RUC ha effettuato una due diligence e proposto una riprogrammazione di alcuni interventi al fine di reperire risorse per il finanziamento della pedemontana “Strada Regionale 1 Poggio Imperiale - Candela” assentita dal Tavolo Istituzionale

nella riunione dell'8 settembre 2022 e che beneficia di un ulteriore finanziamento del MIT pari a 50 milioni di euro.

Nel Contratto sono inclusi due interventi di potenziamento di attività produttive finanziate con regimi di aiuto a valere sullo strumento Contratto di Sviluppo "Leonardo spa" e relativi all'ampliamento e potenziamento dello stabilimento di Foggia Leonardo - Divisione aerostutture (5 sub-interventi); nonché la realizzazione di una piattaforma biotech in ottica industria 4.0 della Fondazione Casa Sollievo della Sofferenza (che vede l'Università di Foggia in qualità di co-beneficiario)

CIS Molise

Anche per questo CIS, sottoscritto l'11 ottobre 2019, la dotazione iniziale di 220 milioni deliberata assegnata dal CIPE (Delibera 27/2019) è stata incrementata di 48 milioni per via dell'inserimento nel Contratto di alcuni interventi proposti dalla città di Campobasso in parte finanziati dal PSC Molise in parte da altre fonti.

Il RUC ha effettuato una prima due diligence e proposto la riprogrammazione di alcuni interventi assentita dal Tavolo Istituzionale nella riunione dell'8 settembre 2022.

CIS Centri storici di Cosenza, Napoli e Palermo

Il PSC Cultura, a titolarità del Ministero della Cultura, ha previsto di finanziare con le risorse FSC 2014-2020 di propria competenza quattro CIS, dell'importo di 90 milioni di euro ciascuno, con l'obiettivo di recuperare e valorizzare i Centri Storici di Cosenza (sottoscritto il 17 settembre 2020), Napoli (sottoscritto il 3 dicembre 2020), Palermo (sottoscritto il 2 febbraio 2021) e Taranto. Con riferimento a quest'ultimo, le risorse sono confluite nel CIS Area Taranto già sottoscritto.

Per gli altri tre, si è concordato che la presidenza del Tavolo Istituzionale rimanga in capo al Ministero della Cultura, che ha proceduto anche all'individuazione del responsabile unico dei rispettivi Contratti. È stato tuttavia garantito il supporto per l'attuazione anche per questi Contratti insieme alla partecipazione alle riunioni dei Tavoli Istituzionali.

Il CIS "Centro storico di Cosenza" è stato sottoscritto il 14 settembre 2020 con l'obiettivo di favorire la rapida realizzazione di progetti e investimenti per promuovere l'integrazione urbanistica e funzionale tra la città antica con il centro urbano e il sistema universitario di Cosenza nell'ambito del Piano Sviluppo e Coesione "Cultura e Turismo" del Ministero della Cultura. In particolare, prevede la riqualificazione di spazi pubblici, il recupero di immobili dal valore storico-culturale, interventi per la tutela, valorizzazione e messa in rete del patrimonio artistico, ammodernamento di reti, con misure mirate anche al supporto delle imprese nel centro storico di Cosenza.

Il CIS "Centro storico di Napoli" è stato sottoscritto il 3 dicembre 2020 con l'obiettivo di favorire la rapida realizzazione di progetti e investimenti, rafforzare l'offerta culturale e potenziare i sistemi di fruizione turistica attraverso la riqualificazione e rigenerazione dei quartieri del centro storico di Napoli nell'ambito del Piano Sviluppo e Coesione "Cultura e Turismo" del Ministero della

Cultura. Finanzia interventi per la rivitalizzazione di aree circoscritte della città, con particolare attenzione al Rione Sanità, e la riqualificazione e il recupero del patrimonio architettonico e di infrastrutture pubbliche, la creazione di un sistema di itinerari culturali tematici per promuovere realtà storico-artistiche meno valorizzate, la promozione di iniziative culturali e scientifiche.

Il CIS “Centro storico di Palermo” è stato sottoscritto il 2 febbraio 2021 con l’obiettivo di favorire la rapida realizzazione di progetti e investimenti, rafforzare l’offerta culturale e potenziare i sistemi di fruizione turistica attraverso la riqualificazione e rigenerazione del centro storico di Palermo nell’ambito del Piano Sviluppo e Coesione “Cultura e Turismo” del Ministero della Cultura. Finanzia in particolare il recupero del patrimonio edilizio di interesse artistico e monumentale, il potenziamento della fruibilità degli spazi aperti e la sistemazione delle pavimentazioni storiche, la valorizzazione e la messa in rete del patrimonio materiale e immateriale della città il sostegno dell’imprenditoria che opera nella filiera dell’industria culturale e creativa.

CIS Ventotene – recupero e rifunionalizzazione dell’ex carcere borbonico di Santo Stefano

Il PSC Cultura finanzia, per un importo di 70 milioni di euro a valere su risorse FSC 2014-2020, anche il CIS per il recupero e la valorizzazione dell’isola di Santo Stefano, sottoscritto il 3 agosto 2017. Per questo Contratto, il cui Tavolo Istituzionale è presieduto da un Commissario Governativo.

Il CIS si configura come un progetto integrato di restauro e valorizzazione con un’ipotesi di riutilizzo dell’intero complesso a finalità prevalentemente culturali e di alta formazione, in ragione dei profondi valori simbolici che tale complesso detiene, anche mediante l’esecuzione di infrastrutture quali la realizzazione di una elisuperficie e di un approdo finalizzati a consentirne la fruibilità, sempre nei limiti di sostenibilità del contesto.

CIS Area sisma 2016

Il CIS “Aree Sisma” è stato sottoscritto il 14 settembre 2021 con l’obiettivo di favorire la rapida realizzazione di progetti e investimenti per il rilancio del territorio interessato dalla sequenza sismica inauguratasi il 24 agosto 2016 nelle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria. Le risorse assegnate sono pari a 159,93 milioni di cui 100 a valere sul FSC 2021-2027 e 59,93 su fondi della contabilità speciale del Commissario.

Gli ambiti prioritari di intervento del CIS sono i seguenti:

- Ambiente e risorse naturali;
- Cultura e turismo;
- Trasporti e mobilità;
- Riqualificazione urbana;
- Infrastrutture sociali.

Nelle more dell'individuazione del Responsabile Unico del Contratto, le sue funzioni sono state assicurate dall'Agenzia per la coesione territoriale e pertanto nel 2023 trasferite al Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud.

CIS "Dalla terra dei fuochi al giardino d'Europa"

Il CIS "Dalla Terra dei Fuochi al giardino d'Europa" è stato sottoscritto il 26 gennaio 2022 con l'obiettivo di favorire la rapida realizzazione di progetti e investimenti per il rilancio di un territorio che attraversa 66 Comuni ubicati tra le province di Napoli e Caserta.

Gli ambiti di intervento del CIS sono prioritariamente i seguenti:

- Ambiente (con particolare riferimento alle fragilità ambientali presenti nella zona, e con esclusione degli interventi di bonifica in senso stretto);
- Rigenerazione urbana e sociale (con particolare riferimento alle linee di azione che conducano ad una maggiore inclusività sociale per territori che quotidianamente convivono con un rilevante livello di ingerenza della criminalità);
- Cultura (con interventi mirati al rilancio culturale, inteso come volano per la rinascita).

Con le Delibere CIPESS 2/2022 e 32/2022 sono state assegnate risorse per 200,65 milioni allocate su 68 interventi proposti dai comuni e dagli altri enti territoriali interessati. I progetti più significativi riguardano il recupero e la sistemazione idraulica dei Reggi Lagni del valore di 35,8 milioni proposto dal Consorzio di Bonifica Volturno e la strada di collegamento tra la Reggia di Carditello e il bene confiscato alla mafia "La Balzana" del valore di 8 milioni proposto dal comune Santa Maria la Fossa.

Nelle more dell'individuazione del Responsabile Unico del Contratto, le sue funzioni sono state assicurate dall'Agenzia per la coesione territoriale e pertanto nel 2023 trasferite al Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud.

CIS Vesuvio Napoli-Pompei

Il CIS "Vesuvio Pompei Napoli" è stato sottoscritto il 17 maggio 2022 con l'obiettivo di favorire la rapida realizzazione di progetti e investimenti per il rilancio di un territorio che attraversa 16 Comuni ubicati nelle Aree archeologiche dei Siti Unesco. Le risorse assegnate sono complessivamente pari a 287,73 milioni a valere sul FSC 2014-2020 (Delibera CIPESS 29/2022, PSC MIC e altri fondi MIC).

Gli ambiti di intervento del CIS sono prioritariamente i seguenti:

- Cultura (con interventi mirati al rilancio culturale, inteso come volano per la rinascita);
- Turismo (con particolare riferimento alla valorizzazione e fruibilità dell'attrattore culturale);
- Sociale e Rigenerazione urbana (con particolare riferimento alle linee di azione che conducano ad una maggiore inclusività sociale per territori che

quotidianamente convivono con un rilevante livello di ingerenza della criminalità).

Nelle more dell'individuazione del Responsabile Unico del Contratto, le sue funzioni sono state assicurate dall'Agenzia per la coesione territoriale e pertanto nel 2023 trasferite al Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud.

CIS Calabria "Svelare bellezza"

Il CIS Calabria "Svelare Bellezza" è stato sottoscritto il 21 giugno 2022 con l'obiettivo di favorire la rapida realizzazione di progetti e investimenti per il rilancio di un territorio che attraversa 110 Comuni ubicati nelle diverse province della regione. Le risorse assegnate sono pari a 226,97 milioni a valere sul FSC 14-20 (Delibera CIPESS 30/2022).

Gli ambiti di intervento del CIS sono prioritariamente i seguenti:

- Ambiente, risorse naturali, riqualificazione urbana;
- Cultura e minoranze etno-linguistiche (grecanica, occitana, arbëreshë);
- Turismo: enogastronomico, sportivo e religioso (percorsi alla scoperta di luoghi di culto, monasteri, giudecche);
- Trasporti e mobilità sostenibili (in via complementare agli ambiti elencati).

Nelle more dell'individuazione del Responsabile Unico del Contratto, le sue funzioni sono state assicurate dall'Agenzia per la coesione territoriale e pertanto nel 2023 trasferite al Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud.

CIS Brindisi-Lecce-Costa Adriatica

Il CIS "Brindisi-Lecce-Costa Adriatica" è stato sottoscritto il 28 giugno 2022 con l'obiettivo di favorire la rapida realizzazione di progetti e investimenti per il rilancio di un territorio che attraversa 24 Enti tra le province di Brindisi e Lecce. Il CIS è stato finanziato con Delibera CIPESS 31/2022 per 183,81 milioni a valere sul FSC 14-20.

Gli ambiti di intervento del CIS sono prioritariamente i seguenti:

- Cultura (con interventi mirati al rilancio culturale, inteso come volano per la rinascita, che abbiano un collegamento con l'"elemento" marino);
- Turismo (con particolare riferimento alla valorizzazione e fruibilità dell'attrattore culturale, sempre con riferimento alla costa ed al mare);
- Rigenerazione e riqualificazione della costa e dei paesaggi costieri, anche con riguardo alle infrastrutture di collegamento.

Nelle more dell'individuazione del Responsabile Unico del Contratto, le sue funzioni sono state assicurate dall'Agenzia per la coesione territoriale e pertanto nel 2023 trasferite al Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud.

CIS Roma

Il CIS “Roma” è stato sottoscritto il 6 luglio 2022 con l’obiettivo di favorire la rapida realizzazione del Programma generale degli interventi di efficientamento e riqualificazione energetica degli edifici scolastici siti nei territori dei 15 Municipi di Roma Capitale. Le risorse assegnate con Delibera CIPESS 33/2022 sono pari a 200 milioni a valere sul FSC 2021-2027.

Nell’ambito di quest’unico intervento, le misure del CIS concorrono al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- Risparmio energetico;
- Riduzione delle emissioni di gas climalteranti;
- Generale miglioramento delle condizioni di comfort e sostenibilità degli ambienti scolastici.

Nelle more dell’individuazione del Responsabile Unico del Contratto, le sue funzioni sono state assicurate dall’Agenzia per la coesione territoriale e pertanto nel 2023 trasferite al Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud.

Il Comune di Roma ha attivato Invitalia come centrale di committenza degli interventi.

CIS Volare

Il CIS “Volare” è stato sottoscritto il 3 ottobre 2022 con l’obiettivo di riqualificare e potenziare i tre aeroporti della Regione Calabria (Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona).

La copertura finanziaria, per un totale di 215,5 milioni, è garantita dalla società regionale concessionaria della gestione degli aeroporti SACAL per 60,6 milioni e da risorse FSC 2014-2020 provenienti dalla riprogrammazione del PSC Calabria 129,8 milioni e del PSC MIT per 25 milioni.

Di seguito si riporta una sintesi degli avanzamenti dei CIS territoriali al 31/12/2023

TAVOLA 25. - AVANZAMENTI DEI CIS TERRITORIALI AL 31/12/2023 (MILIARDI DI EURO E %)

CIS	N. Interventi	Importo a valere su CIS	Finanziamento monitorato	Costo ammesso	Impegni ammessi	Pagamenti ammessi	% impegni ammessi su costo annesso	% pagamenti ammessi su costo ammesso
CIS Calabria	110	227,0	225,0	225,0	2,7	0,0	1,2%	0,0%
CIS Brindisi - Lecce-Costa Adriatica	37	183,8	175,0	175,0	4,2	3,2	2,4%	1,8%
CIS Capitanata	45	290,1	255,0	254,8	58,6	10,8	23,0%	4,3%
CIS Cosenza	20	90,0	90,0	90,0	56,1	2,0	62,4%	2,2%
CIS Matera	19	33,4	6,6	6,1	5,1	2,6	83,8%	42,0%
CIS Molise	51	268,8	211,6	209,2	27,1	3,5	12,9%	1,7%
CIS Napoli	12	90,0	97,8	92,0	5,0	3,1	5,4%	3,3%
CIS Palermo	17	90,0	90,0	90,0	3,5	0,4	3,9%	0,5%
CIS Roma - Scuole verdi	15	200,0	200,0	200,0	5,9	-	2,9%	0,0%
CIS Terra dei Fuochi	68	200,6	174,3	174,3	1,0	0,1	0,6%	0,1%
CIS Ventotene	5	70,0	70,2	70,0	21,2	9,0	30,3%	12,9%
CIS Vesuvio-Pompei-Napoli	45	287,7	281,8	281,6	47,0	8,5	16,7%	3,0%
CIS Area sisma	49	159,9	123,9	123,9	6,1	0,9	4,9%	0,7%
CIS Taranto	149	1.397,4	1.140,6	759,0	359,0	251,6	47,3%	33,3%
CIS Volare	29	215,5	161,5	154,9	13,6	1,0	8,8%	0,6%
TOTALE COMPLESSIVO	671	3.804,3	3.303,3	2.905,7	616,1	296,6	21,2%	10,2%

Fonte: elaborazione Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il sud

IV.2. SNAI - LA STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE

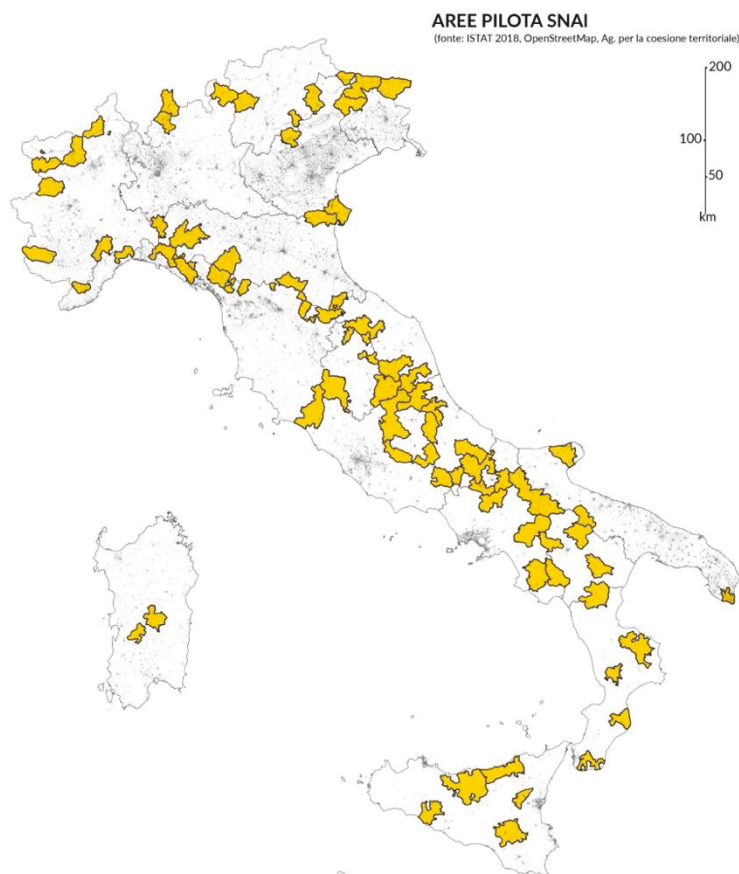
La Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) è stata impostata in occasione del ciclo di programmazione coesione 2014-2020 allo scopo di offrire una cornice strategica per il sostegno e lo sviluppo di aree non urbane in declino o a rischio demografico, ma il cui presidio attivo di comunità è cruciale per la tenuta complessiva del territorio sotto il profilo idrogeologico, paesaggistico e dell'identità culturale.

Per contrastare la caduta demografica e rilanciare lo sviluppo e i servizi di queste aree la Strategia opera attraverso due classi di azioni: progetti di sviluppo locale, finanziati principalmente dai fondi europei, ed interventi di adeguamento e miglioramento dei servizi essenziali, a valere su risorse nazionali.

Lo sviluppo di questi territori, insieme alla possibilità stessa di insediamento di nuove attività economiche e di creazione di opportunità di crescita e di lavoro, è

infatti strettamente correlato al miglioramento dell'offerta qualitativa e quantitativa dei servizi essenziali (istruzione, salute e mobilità), che ne rappresenta dunque una preconditione.

Le Aree Interne selezionate nella programmazione 2014-2020 sono state n.72 da Nord a Sud Italia, per un totale di 2 milioni di abitanti e circa il 17% della superficie nazionale.



La fase attuativa del percorso SNAI ha concluso il suo iter amministrativo con l'avvio alla sottoscrizione, al 31 dicembre 2021, dei 72 Accordi di programma quadro attuativi dei documenti strategici d'area, che individuano i servizi pubblici essenziali di contrasto allo spopolamento ed i percorsi di sviluppo economico previsti dai territori. Complessivamente i finanziamenti dei progetti nei 72 APQ ammontano a circa 1.200 milioni di euro di cui circa il 58 per cento a valere su Fondi SIE e FEASR e circa il 27 per cento su fonte Legge di Stabilità.

Il dettaglio della ripartizione per fonte è riportato nella tavola che segue (tavola 26), che per ciascuna fonte riporta anche l'avanzamento finanziario in termini di impegni e pagamenti.

TAVOLA 26 - TOTALE DEI PROGETTI RIENTRANTI NEGLI APQ RELATIVI ALLA SNAI PRESENTI NEL SNM AL 31/12/2023 (MILIONI DI EURO E %)

Fondo	Risorse Programmate	Risorse coesione: impegni	Risorse coesione: pagamenti	% Impegni coesione su risorse programmate	% Pagamenti coesione su risorse programmate
FESR	436,4	156,0	100,3	35,7%	23,0%
FSE	56,0	11,3	8,0	20,2%	14,3%
FEASR	204,8	5,2	1,4	2,5%	0,7%
Legge Stabilità	331,1	41,2	22,3	12,5%	6,7%
FSC	68,4	10,1	4,3	14,8%	6,2%
POC	15,8	5,8	2,8	36,4%	17,7%
<i>Altro pubblico</i>	60,2	0,0	0,0		
<i>Altro privato</i>	28,0	0,0	0,0		
TOTALE COMPLESSIVO	1.200,7	229,6	139,0	19,1%	11,6%

Fonte: Elaborazione DPCoe su dati APQ SNAI e Sistema Nazionale di Monitoraggio

La tavola 27 fornisce le informazioni di attuazione distinte per ciascuna delle 72 Aree.

TAVOLA 27 - TOTALE DEI PROGETTI RIENTRANTI NEGLI APQ RELATIVI ALLA SNAI PRESENTI NEL SNM AL 31/12/2023 - ATTRIBUITI PER AREA INTERNA. (MILIONI DI EURO E %)

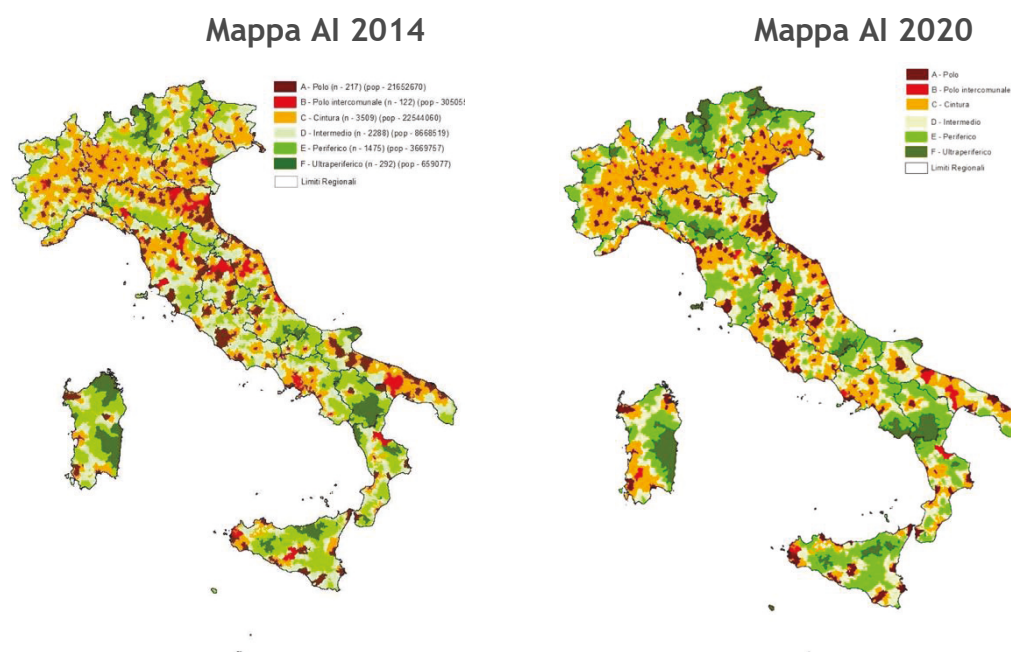
Regione	Area Interna	Risorse Programmate	Risorse coesione: impegni	Risorse coesione: pagamenti	% Impegni coesione su risorse programmate	% Pagamenti coesione su risorse programmate
PIEMONTE	Val Bormida	12,3	0,1	0,1	0,5%	0,5%
	Val d'Ossola	12,9	0,0	0,0	0,1%	0,1%
	Val di Lanzo	11,7	0,1	0,1	0,5%	0,4%
	Valli Maira e Grana	12,5	0,1	0,0	0,4%	0,4%
VALLE D'AOSTA	Bassa Valle	16,3	8,4	5,8	51,8%	35,7%
	Grand Paradis	8,5	2,4	1,7	28,0%	20,2%
	Alta Valtellina	20,2	11,0	3,9	54,6%	19,3%
LOMBARDIA	Alto lago di Como e Valli del Lario	21,3	10,1	5,6	47,3%	26,4%
	Appennino Lombardo - Oltre Po pavese	20,7	7,7	3,9	37,3%	19,0%
	Valchiavenna	22,7	11,9	6,5	52,4%	28,8%
PA TRENTO	Tesino	16,6	1,0	0,7	6,1%	4,2%
	Val di Sole	11,8	3,6	1,0	30,6%	8,6%
	Agordina	9,4	0,0	0,0	0,5%	0,2%
VENETO	Comelico	10,1	0,7	0,6	7,3%	6,3%
	Contratto di Foce	9,7	0,2	0,2	1,9%	1,9%
	Spettabile Reggenza	12,2	3,3	2,9	27,4%	24,1%
FRIULI-VENEZIA GIULIA	Alta Carnia	10,4	2,1	1,7	20,5%	16,1%
	Dolomiti Friulane	8,3	5,3	5,3	64,0%	64,0%
	Val Canale - Valli di Fella	8,7	1,6	1,6	18,4%	18,4%
LIGURIA	Antola - Tigullio	14,0	0,3	0,3	2,1%	2,1%
	Beigua e Unione Sol	9,9	0,4	0,4	3,6%	3,6%
	Valle Arroscia	10,4	0,0	0,0	0,0%	0,0%
EMILIA-ROMAGNA	Val di Vara	8,4	0,0	0,0	0,0%	0,0%
	Alta Valmarecchia	14,0	2,0	0,9	14,6%	6,2%
	Appennino Emiliano	29,2	4,3	3,1	14,9%	10,6%
	Appennino Piacentino - Parmense	15,2	3,9	2,2	25,5%	14,2%
	Basso Ferrarese	12,4	3,6	2,3	28,8%	18,5%
	Casentino - Valtiberina	11,3	4,8	4,1	42,4%	36,4%
TOSCANA	Garfagnana	10,1	2,8	0,5	27,5%	4,8%
	Mugello - Valdisevie - Valbisenzio	8,4	0,7	0,4	8,2%	5,0%
	Nord - Est Umbria	12,7	4,0	1,8	31,2%	13,8%
UMBRIA	Sud - Ovest Orvietano	12,8	4,2	3,4	32,6%	26,6%
	Valnerina	12,8	2,3	1,6	18,0%	12,1%

TAVOLA 28 - TOTALE DEI PROGETTI RIENTRANTI NEGLI APQ RELATIVI ALLA SNAI PRESENTI NEL SNM AL 31/12/2023 – ATTRIBUITI PER AREA INTERNA. (MILIONI DI EURO E %)

Regione	Area Interna	Risorse Programmate	Risorse coesione: impegni	Risorse coesione: pagamenti	% Impegni coesione su risorse programmate	% Pagamenti coesione su risorse programmate
MARCHE	Alto Maceratese Appennino	9,6	1,6	0,5	17,1%	5,6%
	Basso Pesarese e Anconetano	10,6	2,5	1,2	23,3%	11,7%
	Ascoli Piceno	9,4	1,0	0,5	10,1%	4,8%
LAZIO	Alta Tuscia	9,4	0,7	0,0	7,1%	0,0%
	Monti Reatini	27,9	5,3	2,9	19,1%	10,3%
	Monti Simbruini	9,4	1,3	0,0	14,2%	0,0%
ABRUZZO	Valle di Comino	13,2	1,2	0,0	8,7%	0,0%
	Alto Aterno - Gran Sasso - Laga	5,8	0,0	0,0	0,0%	0,0%
	Basso Sangro - Trigno	12,1	2,5	0,9	20,3%	7,2%
	Subequana	6,4	0,0	0,0	0,0%	0,0%
	Valfino Vestina	5,5	0,0	0,0	0,0%	0,0%
MOLISE	Valle Roveto	6,4	0,0	0,0	0,0%	0,0%
	Alto Medio Sannio	11,8	1,1	0,1	9,5%	1,0%
	Fortore	8,4	0,8	0,0	10,0%	0,5%
	Mainarde	7,0	0,2	0,0	2,3%	0,0%
CAMPANIA	Matese	7,7	1,3	0,5	17,3%	7,1%
	Alta Irpinia	26,9	6,2	2,4	23,0%	9,0%
	Cilento Interno	16,4	0,6	0,1	3,7%	0,8%
	Tammaro - Titerno	24,7	0,1	0,0	0,3%	0,0%
	Vallo di Diano	18,6	5,2	1,9	28,0%	10,5%
PUGLIA	Alta Murgia	7,6	5,0	0,0	65,7%	0,0%
	Gargano	7,6	0,3	0,0	4,3%	0,0%
	Monti Dauni	77,9	31,7	22,8	40,7%	29,2%
	Sud Salento	7,6	0,0	0,0	0,0%	0,0%
	Alto Bradano	32,6	0,0	0,0	0,0%	0,0%
BASILICATA	Marmo Platano	25,4	4,0	2,3	15,6%	9,1%
	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento	50,4	15,7	9,7	31,3%	19,3%
	Montagna Materana	32,7	15,0	11,1	45,9%	34,0%
	Area Reventino Savuto	13,3	0,0	0,0	0,0%	0,0%
CALABRIA	Grecanica	26,7	0,0	0,0	0,0%	0,0%
	Sila e pre Sila	14,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%
	Versante Ionico Serre	12,8	0,0	0,0	0,0%	0,0%
	Calatino	39,7	4,1	3,9	10,4%	9,9%
SICILIA	Madonie	38,7	8,9	6,0	22,9%	15,5%
	Nebrodi	35,1	5,5	4,7	15,6%	13,4%
	Terre Sicane	34,9	0,0	0,0	0,0%	0,0%
SARDEGNA	Val Simeto	33,0	4,9	4,8	14,9%	14,5%
	Alta Marmilla	15,9	0,0	0,0	0,0%	0,0%
	Gennargentu - Mandrolisai	9,8	0,0	0,0	0,0%	0,0%
TOTALE COMPLESSIVO		1.200,7	229,6	139,0	19,1%	11,6%

Fonte: Elaborazione DPCoe su dati APQ SNAI e Sistema Nazionale di Monitoraggio

Per il ciclo di programmazione coesione 2021-2027, che ha ribadito il ruolo della SNAI quale principale inquadramento strategico di riferimento per il sostegno alle aree non urbane anche nella relativa proposta di nuovo Accordo di Partenariato, si è proceduto a un aggiornamento della Mappa delle aree interne basato sullo stato dei servizi al 2019 e tecniche di calcolo delle distanze più evolute/precise.



Il processo di selezione delle nuove aree interne nel ciclo 2021-2027 si è concluso a settembre 2022 con la selezione di 43 nuove aree, finanziabili con le risorse nazionali a disposizione (cui si aggiungono le risorse europee o del bilancio regionale), e di ulteriori 13 nuove aree individuate dalle Regioni, che beneficiano delle risorse dei rispettivi Programmi europei regionali, per un totale di 56 nuove aree interne, che complessivamente coinvolgono 764 Comuni e in cui risiede una popolazione pari a 2.056.139 abitanti.

Delle 72 aree SNAI del ciclo 2014-2020, le Regioni hanno confermato l'inserimento nei programmi regionali europei 2021-2027 di n. 67 aree.

Complessivamente, sono, pertanto, 123 le aree-progetto del ciclo di Programmazione 2021-2027.

Al fine di rafforzare la centralità strategica della SNAI, inoltre, all'articolo 7 del decreto legge n. 124/2023, vengono disciplinate per la prima volta le modalità di scelta, selezione e proposta sui temi delle aree interne. Viene previsto in particolare che, al fine di assicurare l'efficacia e la sostenibilità nel tempo della

Strategia nazionale per lo sviluppo delle aree interne del Paese, in coerenza con l'Accordo di partenariato per l'utilizzo dei fondi a finalità strutturale assegnati all'Italia per il ciclo di programmazione 2021-2027, sia istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri una "Cabina di regia per lo sviluppo delle aree interne", organo collegiale politico, presieduto dal Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR. Tra le funzioni della Cabina di regia si annovera l'approvazione di un documento programmatico, denominato "Piano strategico per lo sviluppo delle aree interne", che dovrà, in particolare, individuare gli "ambiti di intervento e le priorità strategiche, con particolare riguardo ai settori dell'istruzione, della mobilità e dei servizi socio-sanitari", cui destinare le risorse nazionali disponibili per il finanziamento delle strategie d'area, tenendo conto delle previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e delle risorse europee dedicate. Tale documento sarà approvato con apposita delibera del CIPESS.

È pertanto in corso la definizione della nuova *governance*, che dovrà armonizzare quanto previsto dal decreto legge n. 124/2023 con quanto già indicato nella delibera del CIPESS n. 41/2022 in materia. La nuova *governance* si applicherà, per quanto compatibile, anche alle strategie già avviate nel periodo 2014-2020.

PAGINA BIANCA

V. MONITORAGGIO E TRASPARENZA

Il monitoraggio della politica di coesione è assicurato dal Sistema Nazionale di Monitoraggio, gestito dall'Ispettorato Generale per i Rapporti con l'Unione Europea della Ragioneria Generale dello Stato (RGS-IGRUE), che rileva i dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale a livello di singolo progetto e delle collegate procedure di attivazione. La disponibilità di uno strumento informativo centralizzato sulle politiche di coesione si è avuta in Italia, per la prima volta, nel ciclo di programmazione 2000-2006 con riferimento al solo monitoraggio degli interventi cofinanziati da risorse europee e dal 2007-2013 con osservazione anche degli interventi sostenuti dalle risorse nazionali. Tra un ciclo e un altro di programmazione il Sistema, seppur declinato in distinte banche dati, ha mantenuto un impianto informativo unitario e si è evoluto in continuità rispetto alle principali variabili osservate.

Nel corso del 2023 si è andata progressivamente definendo la realizzazione operativa della Banca dati da utilizzare per il monitoraggio del ciclo 2021-2027 che, anche per rafforzare la complementarità con quanto finanziato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), vede la personalizzazione e il potenziamento della piattaforma ReGiS che già garantisce il monitoraggio del PNRR⁹.

Per sostenere pertanto lo sviluppo del Sistema Nazionale di Monitoraggio 2021-2027 (SNM) sono stati finanziati dal Programma Nazionale Capacità per la coesione 2021-2027 due progetti che portano rispettivamente a garantire il funzionamento della piattaforma ReGiS come Sistema informativo locale per la gestione diretta di alcuni Programmi europei e quindi a potenziare l'interoperabilità di ReGiS per garantire lo scambio automatizzato dei dati con tutte le Amministrazioni titolari di Piani e Programmi finanziati dalle politiche di coesione, progettando e sviluppando tra l'altro procedure di estrazione e strumenti integrati di analisi dei contenuti di questo unico database nazionale. Le attività hanno l'obiettivo anche di consentire il successivo riuso del gestionale ReGiS per altri Piani e Programmi della coesione, oltre a quelli interessati dal primo sviluppo tra cui, in particolare, gli Accordi per la coesione 2021-2027. Nel primo semestre del 2024 le principali attività di sviluppo saranno concluse consentendo il progressivo popolamento dei dati da parte delle singole Amministrazioni e quindi la successiva messa a regime del Sistema con disponibilità di informazioni sui singoli interventi finanziati. Le caratteristiche tecniche adottate per il Sistema Nazionale di Monitoraggio delle politiche di coesione 2021-2027 si inseriscono nel percorso di progressiva unificazione della complessiva attività di monitoraggio di tutti gli investimenti pubblici tramite i

⁹ Ai sensi dell'art. 4 del DL n. 124/2023 e s.m.i., tutte le Amministrazioni titolari di risorse nazionali e europee per la coesione del ciclo 2021-2027 sono tenute a trasmettere dati e informazioni nel sistema informatico di cui all'articolo 50, comma 18, del decreto - legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41.

sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato con l'obiettivo ambizioso di migliorare la qualità dei dati raccolti, assicurare la loro interoperabilità, armonizzare le diverse informazioni e garantire comuni tempistiche di rilevazione.

Non appena disponibili, anche i dati del Sistema Nazionale di Monitoraggio 2021-2027, saranno pubblicati sul portale www.opencoesione.gov.it che da oltre dieci anni garantisce la trasparenza sulle politiche di coesione nell'ambito dell'iniziativa di open government OpenCoesione.

La principale caratteristica informativa del portale, che anche per il 2021-2027 rappresenta il punto unico di accesso nazionale richiesto dai regolamenti comunitari, è quella di consentire l'osservazione puntuale di progetti di diversi cicli di programmazione, offrendo così agli utenti la possibilità di avere sia la visione d'insieme dello sforzo della policy in un periodo lungo e sia una lettura distinta per ciclo di programmazione.

Da luglio 2023 OpenCoesione è stato profondamente rinnovato nella sua veste grafica e presenta una nuova organizzazione dei contenuti, pur mantenendo la propria impostazione data-oriented, per garantire l'accesso libero alle principali informazioni su ogni intervento finanziato da risorse europee e nazionali.

Il restyling del portale ha integrato anche le chiavi di accesso alla piattaforma che può essere interrogata utilizzando la chiave dei Territori, a partire dalle due macro-aree geografiche (Centro-Nord e Mezzogiorno) o dalle singole Regioni, o dei singoli Temi su cui interviene la policy, valorizzando l'impatto degli interventi per la riduzione delle disuguaglianze rispetto al contesto socio-economico di riferimento.

Tra le novità più rilevanti, il potenziamento del racconto della politica di coesione attraverso i progetti e le storie di cittadinanza attiva con l'introduzione di nuovi format editoriali (Storie di progetto, video-racconti) che utilizzano principalmente gli strumenti del video, delle immagini e del testo scritto e affiancano Data Card e ASOC Stories, una serie di reportage che raccontano gli effetti delle azioni di monitoraggio civico sui progetti e sul territorio, andando a misurarli attraverso l'incontro con studenti e insegnanti che, negli anni, hanno partecipato al percorso didattico innovativo "A Scuola di OpenCoesione" (ASOC). ASOC porta infatti giovani di diverse età a sperimentare forme di cittadinanza attiva realizzando ricerche a partire dai dati pubblicati sul portale e coinvolgendo la propria comunità locale in un confronto informato sugli interventi finanziati dalle politiche di coesione.

Con riferimento ai dati di monitoraggio aggiornati a dicembre 2023, sul portale sono disponibili circa 2 milioni progetti per un valore complessivo di risorse pubbliche di oltre 270 miliardi euro, più di 500 mila soggetti coinvolti e più di 200 variabili per ciascun progetto.

Allegato II

Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica

PAGINA BIANCA

INDICE

PREMESSA	75
I. LE LINEE PROGRAMMATICHE PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA.....	77
I.1. PER LO SVILUPPO DELLA QUALITÀ DELL'ABITARE	78
I.2. PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA IDRICO	78
I.3. PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA.....	79
II. LA METODOLOGIA DI SELEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE	81
II.1 MACRO-CRITERIO: SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	82
II.2 MACRO-CRITERIO: RIEQUILIBRIO SOCIO-ECONOMICO	83
II.3 MACRO-CRITERIO: SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE.....	84
II.4 MACRO-CRITERIO: GARANZIA DELLA SICUREZZA STRATEGICA	85
II.5 MACRO-CRITERIO: CONTENIMENTO DEI COSTI DI APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO.....	86
II.6 MACRO-CRITERIO: ADEGUAMENTO DELLA STRATEGIA NAZIONALE A QUELLA EUROPEA.....	86
III. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO	89
III.1. I PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA	89
III.2. IL PIANO NAZIONALE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E PER LA SICUREZZA NEL SETTORE IDRICO	95
III.3. IL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA	100
III.3.1 LE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO TEN-T	100
III.3.2 IL NUOVO CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) 2021-2027	112
III.3.3 IL SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT).....	114
III.4. LA DOMANDA DI TRASPORTO DEI PASSEGGERI E DELLE MERCI	125
III.5. LA RIMODULAZIONE DEL PNRR E DEL PNC	139
IV. I FOCUS STRATEGICI.....	141
IV.1. IL PONTE SULLO STRETTO	141
IV.2. LA REVISIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI.....	143
IV.3. IL PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA STRADALE	144
IV.4. PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA (PSNPL)	146
IV.5. INTERPORTI E PIATTAFORME LOGISTICHE	148
IV.6. LA DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA	149

IV.7. IL PROGRAMMA DI SVILUPPO DEI SISTEMI DI MOBILITA' NELLE AREE URBANE	150
IV.8. GIOCHI OLIMPICI E PARALIMPICI INVERNALI "MILANO CORTINA 2026"	152
IV.9. SMART ROAD E SUE APPLICAZIONI	157
IV.10. IL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA: PROGRAMMI DI SVILUPPO E SCENARI FUTURI	158
V. CONCLUSIONI	161
APPENDICE: LA RICOGNIZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI ..	163
A.1.1. I PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA	163
A.1.2 I PROGRAMMI PER LO SVILUPPO DEL SETTORE IDRICO	170
A.1.3 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI	180
A.1.4. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS E LA VIABILITA' SECONDARIA.	184
A.1.5. I PIANI DI INVESTIMENTO PER LE AUTOSTRADE	187
A.1.6. LO SVILUPPO DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA.....	188
A.1.7. LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA'	209
A.1.8. LO SVILUPPO AEROPORTUALE.....	232
A.1.9. GLI INTERPORTI	234
A.1.10. LE CICLOVIE NAZIONALI	235

PREMESSA

L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) rappresenta il documento programmatico sulla base del quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aggiorna il quadro generale degli investimenti infrastrutturali di propria competenza, in coerenza con **le linee e gli obiettivi strategici** riportati nel Capitolo I.

Il 2023 è stato un anno di transizione normativa, in cui è mutato l'impianto utilizzato fino agli anni precedenti per le azioni di pianificazione e programmazione strategica delle infrastrutture. Il Governo, con il D.Lgs. n. 36, ha approvato il nuovo Codice dei Contratti Pubblici e, in particolare, con l'articolo 39 ha previsto i criteri per l'individuazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale, che in questo documento sono declinati nel Capitolo II, proponendo una **metodologia** specifica.

Nel Capitolo III viene aggiornato il contesto di riferimento, con riguardo ai tre **sistemi infrastrutturali** di competenza del Ministero:

- il sistema infrastrutturale dell'edilizia, per lo sviluppo della qualità dell'abitare;
- il sistema idrico, tenuto anche conto della situazione emergente di scarsità del bene primario acqua in ambito civile, agricolo, industriale e turistico;
- il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT), inquadrato rispetto agli assi multimodali della rete europea Ten-T.

Il Capitolo IV aggiorna i **Focus** relativi alle **priorità programmatiche** già individuate nella precedente edizione del 2023, integrati con le nuove priorità emerse nel corso del 2024.

Infine, in **Appendice**, è riportata la **ricognizione degli investimenti** in corso e programmati di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PAGINA BIANCA

I. LE LINEE PROGRAMMATICHE PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Lo sviluppo infrastrutturale e il potenziamento e l'efficientamento delle reti multimodali di trasporto e della logistica giocano un ruolo fondamentale nella trasformazione del sistema economico del Paese.

Il contrasto alla precarietà abitativa ed il miglioramento del sistema del trasporto locale inducono cambiamenti profondi nel funzionamento delle città; l'incremento degli standard di fornitura e di riserva idrica rispondono alle emergenze indotte dai cambiamenti climatici.

Alla luce di questi presupposti, nella pianificazione di medio-lungo periodo delle infrastrutture di propria competenza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) si concentrerà:

- **sul completamento degli investimenti programmati**, basandosi su tempi realizzativi certi, svincolandosi da resistenze ideologiche o da procedure ridondanti che possano provocare rallentamenti dell'iter approvativo o dei lavori, producendo danni, in tal modo, all'ambiente, alla cultura e all'economia;
- **sulla messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti**, molte delle quali scontano oggi problemi strutturali legati alla loro vetustà o alla scarsa manutenzione eseguita negli anni;
- **sul continuo monitoraggio**, nel prossimo triennio, **delle modifiche al codice dei contratti pubblici**, allo scopo di coniugare costantemente un adeguato livello delle tutele con le necessarie semplificazioni normative e amministrative, anche per soddisfare le attese dei "territori" e ripristinare quel rapporto fiduciario che regge il sistema democratico italiano;
- **sullo sviluppo delle ulteriori opere individuate come strategiche**, prima fra tutte il Ponte sullo Stretto di Messina, non più rinviabile per l'Italia e per l'Europa nel suo complesso, costituendo il completamento del corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti trans-europee di trasporto;
- **sulla necessità di realizzare opere di qualità**, per garantire la sicurezza del sistema infrastrutturale e la competitività delle imprese di settore.

Le linee strategiche del MIT prendono spunto e derivazione, allo stesso tempo, del quadro programmatico europeo, a partire dalla revisione della rete dei Corridoi europei TEN-T e dai principi e dalle condizionalità del *Next Generation EU*, che hanno portato alla definizione degli obiettivi, delle riforme e degli investimenti infrastrutturali e del sistema della mobilità inseriti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e nel Piano Nazionale Complementare.

I.1. PER LO SVILUPPO DELLA QUALITÀ DELL'ABITARE

Il tema dell'edilizia statale, delle politiche abitative e della rigenerazione urbana riveste un'importanza fondamentale nell'ambito delle politiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per cui risulta imprescindibile portare avanti gli importanti sforzi già avviati come, ad esempio, con il Programma innovativo per la qualità dell'abitare (PINQUA) e continuare ad esplicare un ruolo essenziale nello sviluppo del cosiddetto “Piano Casa”, lungo tre direttrici:

- quella **regolatoria**, introducendo procedure più semplici e snelle, che favoriscano, a tutti i livelli, certezza dei tempi e qualità del risultato;
- quella **programmatoria**, promuovendo una seria pianificazione degli spazi, per ottimizzare il consumo del suolo e favorire lo sviluppo residenziale anche delle aree più svantaggiate;
- quella **finanziaria**, accompagnando i Comuni e gli Enti territoriali, sul piano finanziario ma anche su quello amministrativo, nella realizzazione di investimenti pubblici o pubblico privati finalizzati ad accrescerne la capacità residenziale.

È importante che il Governo e gli altri Enti intervengano per favorire un'edilizia di “alta qualità”, con le migliori tecnologie e i materiali più efficienti, non solo nelle zone centrali o creando quartieri per i segmenti più elevati di mercato, ma anche e soprattutto nelle periferie, per dare a queste ultime un nuovo volto e anche per estendere le aree urbane e attenuare l'iper-antropizzazione.

I.2. PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA IDRICO

Il sistema idrico acquisisce oggi un'importanza primaria a seguito del cambiamento del clima: quest'ultimo ha portato con sé scarsità di piogge e di ricarica degli acquiferi, inducendo a sua volta un ulteriore aumento della temperatura e rendendo imprescindibile l'adeguamento, il potenziamento e lo sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica.

A questo scopo, è stata istituita la **Cabina di regia per la crisi idrica**, con il DL 14 aprile 2023, n. 39 “Disposizioni urgenti per il contrasto della scarsità idrica e per il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche”, convertito con modificazioni dalla L. 13 giugno 2023, n. 68.

Il ruolo di coordinamento strategico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si svolge in collaborazione con gli altri attori fondamentali per la definizione dei fabbisogni in alcuni settori puntuali, con particolare riferimento al MASE per la regolazione ambientale e la politica energetica, al MASAF per la pianificazione dei fabbisogni infrastrutturali irrigui, alle Autorità di Distretto dei Bacini Idrografici per la pianificazione delle risorse idriche su scala vasta e all'ARERA per la regolazione economica e i controlli dell'efficienza prestazionale.

Con la L. 205/2017, art. 1, commi 516 e ss. e con la riforma inserita nel PNRR e avviata con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito dalla legge n. 156 del 9/11/2021, si è posto rimedio alla mancanza di un atto di pianificazione in materia di sistemi idrici. È infatti in corso di predisposizione il “**Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**” (PNISSI), con

l'obiettivo di aumentare significativamente l'accesso alla risorsa idrica complessiva, anche attraverso nuove modalità di ricognizione dei fabbisogni e rinnovati criteri di selezione delle infrastrutture idriche su cui intervenire.

I.3. PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Lo sviluppo del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della logistica (SNIT) continua ad essere di assoluta priorità nelle politiche del MIT, anche considerando la scadenza del 2026 per il completamento delle opere finanziate dal PNRR e dal Fondo complementare al PNRR, e con una particolare focalizzazione:

- sulla **sicurezza stradale**, rivedendo le norme vigenti e introducendone ulteriori per i mezzi innovativi che hanno fatto il loro ingresso nella mobilità urbana, riequilibrando le sanzioni sproporzionate rispetto alle violazioni commesse, ripristinando la certezza dell'irrogazione e della riscossione delle sanzioni;
- sulla **valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente**, anche sfruttando l'innovazione tecnologica e le opportunità offerte dalla transizione digitale per studiare soluzioni atte a gestire e a ottimizzare i flussi di traffico, ad aumentare la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture e a promuovere l'integrazione con il territorio;
- sull'**efficientamento del trasporto pubblico locale**, consentendo a ogni cittadino un agevole accesso ai servizi di mobilità e proseguendo nello sviluppo degli investimenti sulle reti di trasporto rapido di massa;
- sul **potenziamento degli assi ferroviari nazionali** per il trasporto di persone e merci, e consentendo a tutte le aree del Paese l'accessibilità ai servizi di trasporto veloce;
- sulla definizione e attivazione delle **procedure di aggiornamento e revisione del sistema delle concessioni autostradali**, anche allo scopo di ottenere tariffe più vantaggiose per l'utenza e maggiori investimenti sulla rete concessa;
- sulla **valorizzazione della catena logistica**, favorendone l'uscita dal cono d'ombra in cui è stata ristretta e sfruttandone le potenzialità per produrre miglioramenti tangibili sulla vita delle aziende e delle persone;
- su una **riforma della governance dei porti**, valutando le diverse ipotesi in campo, anche sulla base delle richieste provenienti dalle istituzioni europee, ma nella convinzione che i porti debbano rimanere pubblici;
- sul **potenziamento del trasporto marittimo** e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale;
- sullo **sviluppo degli aeroporti e del trasporto aereo**, nel quadro del Piano nazionale degli aeroporti, superando la "logica dei campanili", incentivando il trasporto aereo delle merci, valorizzando gli aeroporti che svolgono, anche solo per la loro collocazione geografica, una funzione strategica per la mobilità dei cittadini e delle merci.

PAGINA BIANCA

II. LA METODOLOGIA DI SELEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

Le modalità di individuazione delle infrastrutture strategiche, la cui realizzazione riveste carattere di urgenza e di preminente interesse nazionale ai fini della modernizzazione e dello sviluppo del Paese, hanno un ruolo determinante nell'affrontare il processo di pianificazione strategica e di programmazione degli investimenti, che parte dal recepimento degli obiettivi della programmazione europea e dalle linee di indirizzo nazionali, in una visione di medio-lungo periodo, coniugandoli con i fabbisogni segnalati dagli Enti territoriali e locali e dagli stakeholder.

L'articolo 39 del D.Lgs 36/2023, "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici", ai comma 2 e 3, prevede che l'individuazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale avvenga sulla base di:

- esiti della valutazione delle alternative, da effettuarsi nell'ambito del "documento di fattibilità delle alternative progettuali" anche tenendo conto delle "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" redatte nel 2017 ai sensi del D.lgs. n. 228/2011;
- costi stimati e relativi stanziamenti;
- cronoprogramma di realizzazione.
- rendimento atteso dell'opera declinato, coerentemente con i suddetti obiettivi strategici, in termini di:
 - 1) sviluppo infrastrutturale del Paese;
 - 2) riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale;
 - 3) sostenibilità ambientale;
 - 4) garanzia della sicurezza strategica;
 - 5) contenimento dei costi di approvvigionamento energetico del Paese;
 - 6) adeguamento della strategia nazionale a quella della rete europea delle infrastrutture.

Al fine di meglio definire i criteri per la valutazione del "rendimento atteso" delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale è stato definito uno schema di metodologia che, per ciascuno dei suddetti 6 macro-criteri, suggerisce i criteri e sotto-criteri (quantitativi o qualitativi) per fornire un supporto decisionale alla individuazione delle priorità di investimento

La metodologia è stata condivisa con gli Stakeholder principali del settore (RFI, ANAS, altri enti territoriali,...) e sarà utilizzata, nel corso dei prossimi anni, per l'inserimento delle opere individuate nell'Allegato Infrastrutture al DEF.

II.1 MACRO-CRITERIO: SVILUPPO INFRASTRUTTURALE

Il contributo di un'opera all'obiettivo di "*sviluppo infrastrutturale del Paese*" è stato declinato attraverso quattro criteri:

- **fattibilità;**
- **coerenza con le strategie nazionali;**
- **sinergia con altri progetti e investimenti;**
- **potenziamento di infrastrutture esistenti.**

La **fattibilità** si riferisce alla valutazione tecnico-economico-finanziaria dell'opera, a quella procedurale, e alla capacità realizzativa dell'Ente proponente.

Nello specifico, i sotto-criteri individuati fanno riferimento i) alla fattibilità tecnica, in relazione agli esiti della valutazione delle alternative progettuali anche in merito alla fase realizzativa e alla complessità della stessa relativamente alle interferenze con il territorio e con la rete infrastrutturale esistente, ii) alla fattibilità economica, misurabile ad esempio attraverso indicatori quali il rapporto Benefici-Costi o il Valore Attualizzato Netto Economico come risultato dell'Analisi Benefici-Costi, iii) alla fattibilità finanziaria, in relazione all'approvvigionamento finanziario e ai costi dell'opera già stanziati, e iv) alla fattibilità procedurale, in relazione allo stato di avanzamento dell'iter progettuale o al processo di coinvolgimento di Stakeholder ed Enti locali in un processo decisionale partecipato. Inoltre, con riferimento all'intero programma delle opere proposte dall'Ente promotore, viene valutata sia la capacità realizzativa, sia la capacità di spesa delle risorse stanziati analizzando quanto già storicamente realizzato o in corso di realizzazione.

La **coerenza con le strategie nazionali** si riferisce alla valutazione degli impatti del progetto in relazione agli obiettivi individuati dai piani di settore nazionali. Nello specifico, vengono analizzati gli effetti dell'opera proposta sulla diversione modale verso modalità di trasporto sostenibili, ossia verso il Trasporto Pubblico o verso forme di mobilità attiva per il trasporto passeggeri, mentre verso il trasporto ferroviario o marittimo per quello merci. Inoltre, vengono valutati gli effetti sulla riduzione di fenomeni di congestione, ad esempio lungo importanti assi viari o ferroviari, o sul miglioramento dell'accessibilità trasportistica del Paese. Con riferimento alle infrastrutture idriche, vengono analizzati gli effetti sul contrasto alle crisi derivanti da eventi siccitosi e/o sul miglioramento dell'approvvigionamento idrico primario a scala di distretto idrografico.

La **sinergia con altri progetti e investimenti** mira invece alla valutazione di un potenziale "effetto rete" dell'opera, quindi un effetto indotto sulla rete infrastrutturale nel suo complesso, dovuto al completamento di corridoi o di "maglie" di rete, o anche di opere incompiute (nel caso, per esempio, di opere idriche, ecc.), con particolare attenzione a quegli interventi che favoriscono l'interconnessione di reti differenti favorendo l'intermodalità (ad esempio, gli interventi di ultimo miglio stradale e ferroviario nei porti ed interporti, o gli

interventi di conversione delle stazioni ferroviarie in hub multimodali) o la sicurezza dell'approvvigionamento idrico.

In ultimo, il criterio di **potenziamento e manutenzione delle infrastrutture esistenti** si riferisce alla valutazione di interventi di miglioramento delle prestazioni (anche di carattere gestionale) o di interventi di manutenzione che valorizzino il patrimonio infrastrutturale esistente, anche al fine di soddisfare le esigenze dei territori. Gli effetti valutati saranno quindi le variazioni delle prestazioni dell'infrastruttura (ivi compresi i costi di gestione), l'aumento della sicurezza (ad esempio, la riduzione dell'incidentalità e del numero di morti su strada, il recupero della piena funzionalità delle dighe) e il potenziamento tecnologico, sia di infrastrutture lineari (ad esempio, per mezzo di sistemi di controllo della circolazione o segnalamento ferroviario, anche al fine di adeguare la rete a standard tecnologici internazionali, o la digitalizzazione dei grandi adduttori idrici per il contenimento delle perdite), sia dei nodi (ad esempio, con l'introduzione di sistemi per il monitoraggio di merci pericolose, sistemi di gestione del traffico automatizzati, sensori IoT per monitorare le operazioni portuali ed interportuali, o per l'efficientamento e il monitoraggio di grandi dighe, impianti idroelettrici, idrovori o di potabilizzazione). Inoltre, la valutazione prenderà in considerazione l'implementazione, anche in via sperimentale, di nuove tecnologie, quali ad esempio i Sistemi di Trasporto Intelligenti Cooperativi (C-ITS) o soluzioni di intelligenza artificiale per ottimizzare i sistemi di trasporto, logistica e approvvigionamento idrico.

II.2 MACRO-CRITERIO: RIEQUILIBRIO SOCIO-ECONOMICO

L'obiettivo definito dal macro-criterio "*riequilibrio socioeconomico*" mira a garantire che gli impatti delle opere sulla popolazione, sulle attività economiche e su differenti territori siano distribuiti in modo equo, contribuendo così alla riduzione delle disparità esistenti. Pertanto, lo stesso è stato declinato in tre differenti criteri:

- **riequilibrio tra domanda e offerta;**
- **riequilibrio sociale;**
- **"Wider Economic Impacts" (WEIs).**

Il criterio di **riequilibrio tra domanda e offerta** si riferisce alla valutazione del riequilibrio della dotazione infrastrutturale nazionale pro-capite, al fine di valutare l'impatto di un'opera sulle attività economiche e sulla popolazione localizzata in aree meno sviluppate o in territori svantaggiati del Paese.

Il criterio di **riequilibrio sociale** si riferisce invece all'analisi della redistribuzione dell'accessibilità sul territorio ovvero dell'accessibilità alle risorse idriche a seguito della realizzazione di un intervento. La valutazione utilizza indicatori di accessibilità trasportistica, valutandone l'equità nella distribuzione attraverso indici statistici di dispersione (ad esempio, l'indice di GINI) al fine di misurare l'impatto degli interventi sulla coesione territoriale e sull'equità nell'accesso a differenti mercati e opportunità (ad esempio, opportunità

lavorative), ovvero indicatori per valutare l'accesso all'acqua, per i vari usi, attraverso, ad esempio, la valutazione del soddisfacimento dei fabbisogni idrici idropotabili, irrigui, industriali, di laminazione ed energetici.

In ultimo, la valutazione dei cosiddetti “**Wider Economic Impacts**” (WEIs), ossia gli impatti generati dalle infrastrutture di trasporto e/o idriche che si riversano su mercati esterni a quelli dei singoli settori ovvero il contributo delle infrastrutture alla crescita economica locale e alla competitività delle imprese (grazie, ad esempio, all'incremento degli scambi commerciali o alla riduzione dei costi di trasporto e aumento della competitività o alla possibilità di sviluppare agricoltura irrigua o sicurezza di approvvigionamento idrico per le industrie idro-esigenti). In questo caso, i sotto-criteri valutano le proposte di intervento in funzione dell'impatto sulla produttività economica nazionale, sull'occupazione generata sia in fase di realizzazione sia nel lungo periodo a valle della messa in esercizio dell'opera. Inoltre, va sottolineato che anche settori come il turismo e il mercato immobiliare possono essere influenzati dagli impatti delle nuove infrastrutture.

II.3 MACRO-CRITERIO: SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

L'obiettivo definito dal macro-criterio “*sostenibilità ambientale*” fa riferimento alla valutazione degli impatti ambientali associati alla progettazione, alla costruzione, all'operatività delle opere proposte. Al fine di garantire che le infrastrutture siano sviluppate in modo tale da minimizzare il loro impatto sull'ambiente e massimizzare al tempo stesso i benefici ambientali, questo viene declinato nei seguenti criteri:

- **mitigazione del rischio climatico e adattamento ai cambiamenti climatici;**
- **impatto sulla qualità dell'aria e dell'acqua;**
- **mitigazione del consumo di suolo e utilizzo sostenibile delle risorse naturali;**
- **impatto sull'ambiente naturale;**
- **tutela del benessere sociale.**

Il criterio di **mitigazione del rischio climatico e adattamento ai cambiamenti climatici** si riferisce da un lato alla *variazione dell'impronta carbonica dei trasporti*, valutando la variazione delle emissioni di CO₂ in ottica ciclo-vita potenzialmente generata, dall'altro valuta il *rischio idraulico e geomorfologico* dovuto alla localizzazione totale o parziale dell'opera in aree con particolari criticità. Inoltre, si riferisce alla valutazione degli effetti delle infrastrutture idriche sull'aumento della resilienza e dell'efficienza degli schemi idrici, come misura di adattamento alle ricorrenti crisi idriche e di riduzione degli sprechi di risorsa ovvero come presidio contro rischi alluvionali, nel caso di opere destinate alla laminazione.

Il criterio di **impatto sulla qualità dell'aria e dell'acqua** si riferisce invece alla *variazione di emissioni di inquinanti locali*, valutando la variazione delle emissioni di inquinanti locali, siano essi monossido di carbonio (CO), ossidi di azoto (NO_x),

particolato (PM), etc., generata dall'opera, ovvero alla gestione più sostenibile delle risorse idriche con infrastrutture moderne ed efficienti, in grado di razionalizzare ed ottimizzare i prelievi da corpi idrici naturali (superficiali e sotterranei), preservandone la qualità.

Il criterio di **mitigazione del consumo di suolo e utilizzo sostenibile delle risorse ambientali** valuta il *consumo di suolo* dell'opera in termini assoluti, ma anche in termini relativi rispetto all'*occupazione di aree specifiche*, come ad esempio aree ad elevata produttività agricola. Inoltre, approfondisce l'impatto dell'opera in merito alla *riduzione, riciclo e trattamento responsabile dei rifiuti prodotti e dell'acqua utilizzata*.

Il criterio di **impatto sull'ambiente naturale** si riferisce alla valutazione delle misure volte a *garantire una adeguata tutela del patrimonio paesaggistico e delle biodiversità*, anche in relazione alla localizzazione potenziale dell'opera nei pressi di siti di importanza comunitaria (SIC), e alla *protezione degli ecosistemi marini e costieri* (ad esempio attraverso il monitoraggio della qualità dell'acqua).

In ultimo, il criterio di **tutela del benessere sociale** si riferisce alla valutazione dell'*esposizione della popolazione alle "esternalità"* generate dagli interventi in esame, al fine di garantire ambienti abitativi e lavorativi salubri. Ad esempio, si valuterà l'esposizione acustica sia nel breve periodo (in fase di cantiere), sia nel lungo periodo (in fase di esercizio).

II.4 MACRO-CRITERIO: GARANZIA DELLA SICUREZZA STRATEGICA

L'obiettivo definito dal macro-criterio "**garanzia della sicurezza strategica**" si riferisce alla valutazione sia puntuale, sia in ottica di sistema, della capacità dell'opera di contribuire ad una rete di trasporto sicura e performante anche sotto condizioni emergenziali, ad uno schema idrico efficiente e resiliente anche in condizioni di crisi idriche, per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento idrico primario, ovvero alla mitigazione del rischio alluvionale.

Questa caratteristica si traduce, **per le infrastrutture di trasporto**, nella stima del contributo dell'opera alla **prevenzione e mitigazione degli impatti di eventi imprevisi**. Tale criterio di valutazione è stato declinato in tre differenti sotto-criteri: i) *ridondanza della rete*, ii) *capacità di mitigazione di shock*, iii) *rapidità di ripristino di condizioni di operatività a seguito di shock*.

La *ridondanza* misura la capacità di una rete di fornire percorsi alternativi in seguito alla totale o parziale riduzione del livello di servizio di una sua porzione (ad esempio, la chiusura di un tratto in galleria) in seguito ad uno shock o evento significativo, come ad esempio un'inondazione o un incidente che interessi il trasporto di merci pericolose. Viene pertanto valutato, a livello di sistema, la capacità di un'opera di aumentare la ridondanza della rete tramite l'abilitazione di percorsi alternativi o l'incremento di performance di percorsi alternativi esistenti.

Le opere e gli interventi proposti sono valutati anche in base al contributo che possono apportare alla *mitigazione degli impatti a seguito di uno shock* o di eventi significativi sulle reti di trasporto, ad esempio se questa è stata appositamente progettata per rispondere a situazioni emergenziali ed è inclusa nei piani di gestione dell'emergenza. Inoltre, viene valutata anche la *rapidità nel ripristino delle condizioni di operatività a seguito di uno shock*, soprattutto nel caso in cui l'opera presentasse dispositivi specifici, ad esempio tecnologici, per gestire appositamente condizioni emergenziali.

Per le **infrastrutture idriche** viene, invece, valutata la resilienza degli schemi idrici in termini di, ad esempio, capacità di accumulo, interconnessioni di reti e adduttori, diversificazione di fonti di approvvigionamento (anche non-convenzionali).

II.5 MACRO-CRITERIO: CONTENIMENTO DEI COSTI DI APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO

L'obiettivo definito dal macro-criterio "*contenimento dei costi di approvvigionamento energetico*" si riferisce alla valutazione del grado di **efficientamento dell'approvvigionamento energetico**. Nello specifico, sono sottoposti a valutazione eventuali interventi complementari e ancillari rispetto all'opera atti a migliorare *l'autosufficienza energetica dell'infrastruttura o la possibile produzione in eccesso per altri usi*, come per esempio l'installazione di pannelli fotovoltaici per la produzione di energia ovvero l'installazione di turbine per la produzione di energia idroelettrica in canali o adduttori, oltre che a servizio di invasi. Inoltre, si valuta anche il contributo dell'opera in esame alla diffusione e promozione indiretta *dell'utilizzo di carburanti alternativi* a quelli derivanti da fonti fossili, come, ad esempio, la realizzazione di apposite infrastrutture di produzione e/o distribuzione di vettori energetici alternativi. Infine si andrà a valutare l'impatto dell'opera in merito al *contributo alla diversificazione e sicurezza approvvigionamento energetico del Paese*.

II.6 MACRO-CRITERIO: ADEGUAMENTO DELLA STRATEGIA NAZIONALE A QUELLA EUROPEA

L'obiettivo definito dal macro-criterio "*adeguamento della strategia nazionale a quella europea*" fa riferimento alla valutazione delle opere in una duplice ottica:

- contributo alla realizzazione delle TEN-T (Trans-European Network - Transport, Reg. UE N.1315/2023);
- allineamento ad altre direttive europee (es. Direttiva Quadro Acque).

Il criterio di *contributo alla realizzazione delle TEN-T* valuta sia il contributo dell'opera oggetto di valutazione al *completamento della Rete TEN-T*, sia il

contributo al *completamento di uno specifico corridoio della Rete TEN-T*. La valutazione attiene sia interventi lineari (ad esempio, sezioni autostradali o tratte ferroviarie), sia nodali (ad esempio, relativi a stazioni, porti o aeroporti), sia *interventi di ultimo miglio* per la “messa in rete” di un nodo urbano, porto, aeroporto, oppure di un terminale ferroviario-stradale. In ultimo, per ogni opera proposta, viene inoltre valutato il grado di conformità e di *allineamento alle direttive europee vigenti* relative al settore della mobilità e dei trasporti, con particolare riferimento all’interoperabilità dei sistemi e alla decarbonizzazione del settore, ovvero alle direttive europee vigenti in tema di corretto uso delle risorse idriche e tutela dei corpi idrici.

L'Analisi Multi-Criteri (MCA)

Negli ultimi anni, si è registrata un'attenzione crescente verso la complessità degli impatti generati dagli investimenti in infrastrutture, in particolare quegli impatti difficilmente monetizzabili (seppur di natura economica), quelli ambientali e sociali. Questa consapevolezza ha portato a un consolidamento degli approcci di valutazione Multi-Criteri che, a differenza del classico approccio Benefici/Costi, consentono di valutare l'allineamento di un progetto con una gamma diversificata di obiettivi, talvolta confliggenti: ad esempio, ridurre i costi di gestione potrebbe essere in conflitto con gli obiettivi di riduzione degli impatti ambientali e/o la spesa in investimenti di capitale.

Nella realtà, è difficile individuare progetti che consentano di massimizzare contemporaneamente tutti gli obiettivi di cui i decisori sono portatori. I metodi Multi-Criteri, quindi, abbandonano la velleità di individuare la soluzione ottima dal punto di vista del benessere sociale aggregato e si muovono, al contrario, alla ricerca della soluzione di miglior compromesso tra i diversi obiettivi, ossia quella in cui l'impatto aggregato dell'investimento si avvicini il più possibile al valore ottimale.

Differentemente dall'Analisi Benefici-Costi, i metodi Multi-Criteri non richiedono che tutti gli impatti di un investimento siano espressi in termini monetari, bensì permettono di misurare ciascun effetto del progetto utilizzando la scala e l'unità di misura più appropriata allo stesso. Ad esempio, l'impatto sull'incidentalità derivante dalla realizzazione di una infrastruttura stradale può essere misurato in termini di numero di incidenti previsti, l'impatto sull'inquinamento atmosferico in termini di tonnellate di CO₂ emesse dai veicoli, l'impatto sul tempo di percorrenza non necessariamente convertito in unità monetarie (attraverso il valore economico del tempo, VoT).

Al fine di effettuare una valutazione Multi-Criteri occorre stabilire gli obiettivi che si intende perseguire e quindi i relativi criteri di valutazione, che si traducono in indicatori, quantitativi o qualitativi, che misurano il grado di soddisfacimento di ciascun obiettivo. Successivamente, mediante l'attribuzione di pesi che esprimono l'importanza relativa di un criterio rispetto a tutti gli altri, sarà possibile individuare la soluzione progettuale che approssima meglio quella ottimale.

L'analisi multicriteria si avvale di tabelle di valutazione come strumento metodologico ("matrici di decisione"), dove ogni colonna rappresenta un'alternativa progettuale e ogni riga i criteri di valutazione utilizzati. Attraverso la compilazione di queste tabelle, è possibile stabilire un ordine di preferenza tra le diverse alternative (*ranking*), in base al valore degli indicatori per ogni alternativa e al peso attribuito a ciascuno di essi (determinato in precedenza dal decisore).

III. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

III.1. I PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA

L'edilizia sociale costituisce, con oltre 28 milioni di abitazioni, il 6% circa dello stock abitativo totale nei Paesi dell'OCSE e dell'Unione Europea non OCSE. Nei Paesi dell'Unione Europea, la popolazione spende per l'alloggio una percentuale media pari al 20% del proprio reddito, ma nel caso delle fasce di popolazioni economicamente più vulnerabili si arriva fino al 40%, condizione che genera situazioni di marginalità.

In Italia, secondo il Ministero dello sviluppo economico, gli edifici a destinazione d'uso residenziale risultano pari a 12,42 milioni, con quasi 32 milioni di unità abitative: di tale patrimonio, 750.000 sono case popolari e ospitano circa 2 milioni di persone: una percentuale inferiore alla media dei Paesi membri dell'Unione Europea.

Le famiglie che vivevano in alloggi di Edilizia Residenziale Pubblica (ERP) nel 2020 erano oltre 700.000 e il doppio di esse sono quelle che vivono in condizioni di disagio abitativo. Tale condizione di disagio è aggravata non solo in relazione alle condizioni di fragilità economica delle famiglie, che già hanno in disponibilità un alloggio, ma anche dall'insufficienza di alloggi pubblici. Nel 2018, circa 650.000 famiglie erano in lista di attesa per la disponibilità di un alloggio.

Si osserva, altresì, che oltre il 65% dei 12,42 milioni di edifici che rappresentano il parco edilizio nazionale di edilizia residenziale, ha più di 45 anni così da dover essere considerato un patrimonio obsoleto e vulnerabile rispetto agli standard in materia di efficientamento energetico o di adeguamento sismico, spesso anche non più utilizzabili a fini abitativi.

Da tali dati emerge una doppia esigenza: quella dell'aumento quantitativo di alloggi sociali e quella della riqualificazione del patrimonio esistente.

A tutto questo si aggiunge la necessità della compattazione della città, attraverso processi di rigenerazione urbana, al fine di recuperare alcune frazioni di suolo utilizzato.

Le politiche di incentivazione volte al miglioramento della qualità dell'abitare e all'edilizia residenziale hanno trovato in parte applicazione nei più recenti programmi ministeriali, anche in virtù della possibilità di finanziamento attraverso i fondi straordinari del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e dal Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al PNRR (PNC).

In questo contesto si collocano il Programma Nazionale Innovativo per la Qualità dell'Abitare (PINQuA) e il Programma ERP Sicuro Verde Sociale.

Entrambi i Programmi interessano luoghi caratterizzati da marginalità fisica e sociale, per i quali si richiedono interventi che affrontino, indistintamente, elementi puntuali o interi comparti urbani, con un approccio integrato, in piena

coerenza con la “pratica dell’abitare”, riguardando anche dotazioni e infrastrutture.

Infatti, i Programmi non interessano esclusivamente immobili residenziali, con interventi di efficientamento energetico e di miglioramento sismico, ma coinvolgono i servizi e le attrezzature, la qualità dell’ambiente urbano, l’accessibilità materiale e immateriale, l’attenzione alla dimensione dell’urbanità.

TABELLA III.1: PERCENTUALE DI ABITAZIONI IN SOCIAL HOUSING SUL TOTALE DELLO STOCK IMMOBILIARE IN EUROPA

PAESE	PERCENTUALE
Paesi Bassi	30,0
Austria	24,0
Danimarca	21,0
Gran Bretagna	17,6
Francia	16,5
Finlandia	12,0
Repubblica Ceca	9,0
Irlanda	8,9
Slovenia	6,0
Belgio	6,0
Norvegia	4,0
Italia	3,7
Slovacchia	3,0
Germania	3,0
Cipro	2,8
Bulgaria	2,6
Spagna	2,5
Estonia	2,0
Lussemburgo	1,0
Svezia	0,7
Grecia	0,0

Il Piano Casa

La legge di bilancio 30 dicembre 2023 n. 213, articolo 1, commi 282-284 stabilisce che, al fine di contrastare il disagio abitativo sul territorio nazionale, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, previa intesa in sede di Conferenza unificata ai sensi dell’articolo 9, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge, sono definite le linee guida per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica coerenti con le linee di attività previste:

a) contrasto al disagio abitativo mediante azioni di recupero del patrimonio immobiliare esistente e di riconversione di edifici aventi altra destinazione pubblica, secondo quanto previsto nel programma nazionale pluriennale di valorizzazione e dismissione del patrimonio immobiliare pubblico, di cui all’articolo 28-quinquies, comma 2, del decreto-legge 22 giugno 2023, n. 75, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 2023, n. 112;

b) destinazione a obiettivi di edilizia residenziale pubblica o sociale delle unità immobiliari di edilizia privata rimaste invendute, in accordo con i proprietari;

c) realizzazione di progetti di edilizia residenziale pubblica tramite operazioni di partenariato pubblico-privato disciplinato dal libro IV del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, finalizzate al recupero o alla riconversione del patrimonio immobiliare esistente ai sensi della lettera a) ovvero alla realizzazione di nuovi edifici su aree già individuate come edificabili nell'ambito dei piani regolatori generali.

Al fine di rilevare le maggiori priorità e i fabbisogni sul tema dell'abitare nonché di valutare, conseguentemente, le strategie e gli investimenti da porre in campo, sono state effettuate delle consultazioni con i maggiori protagonisti del settore.

Le molteplici proposte pervenute hanno portato all'individuazione di specifiche tematiche che si è ritenuto di dover approfondire attraverso la costituzione di specifici tavoli di lavoro, con il coinvolgimento di professionalità interne ed esterne all'Amministrazione, le cui attività saranno coordinate dalla Direzione generale per la casa e la riqualificazione urbana.

Si riportano di seguito le tematiche oggetto di approfondimento che saranno trattate ai fini della stesura delle previste linee guida contenute nel decreto ministeriale da emanare ai sensi della legge di bilancio 30 dicembre 2023 n. 213:

- Riordino e semplificazione delle procedure relative alla disciplina edilizia/urbanistica.
- Riordino delle attività degli Enti strumentali regionali (IACP comunque denominati)
- Quantificazione fabbisogno abitativo ERP ed ERS.

Individuazione e mappatura del patrimonio immobiliare pubblico da recuperare: in disuso, in stato di degrado e abbandono da riconvertire a edilizia residenziale.

Individuazione e mappatura del patrimonio immobiliare privato invenduto.

- Nuova edilizia residenziale ERP-ERS: edilizia residenziale pubblica, housing sociale, senior-housing, housing intergenerazionale, studentato, lavoratori fuori sede, Forze dell'Ordine.

Per il coordinamento delle attività dei singoli tavoli di lavoro concernenti le sopracitate tematiche, finalizzate alla stesura delle previste linee guida contenute nel decreto ministeriale da emanare ai sensi della legge di bilancio 30 dicembre 2023 n. 213, è stato costituito un gruppo di lavoro composto da 10 partecipanti, di cui 8 individuati nell'ambito della Direzione generale per la casa e la riqualificazione urbana e 2 esperti in materie tecnico-giuridiche.

I tavoli di lavoro sono stati recentemente avviati.

La riforma urbanistica

L'impianto normativo che regola l'urbanistica in Italia, incardinato nella Legge n. 1150 del 17 agosto 1942 e nel D.M. n. 1444 del 2 aprile 1968, è oramai inadeguato ai più recenti (e futuri) modelli di sviluppo.

Gli interventi normativi più recenti non restituiscono uno scenario organico: per citarne alcuni, il D.L. n. 32 del 18 aprile 2019, noto come "Sblocca cantieri",

mira alla riqualificazione di aree afflitte da degrado e alla riduzione del consumo di suolo; il D.L. 16 luglio 2020, n. 76, “Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale”, propone di superare molte delle limitazioni della normativa vigente impiegando un rigido percorso amministrativo; i Disegni di Legge 1131/2020, “Misure per la rigenerazione urbana”, e 1981/2020, “Norme per la rigenerazione urbana”, propongono l’istituzione di un Fondo Nazionale per la rigenerazione urbana con il compito di cofinanziare i bandi emanati a livello regionale. Il risultato è che l’attuale quadro normativo fornisce uno scenario frammentato e confuso.

Con l’obiettivo di affrontare una nuova riforma urbanistica, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta attivando una serie di azioni finalizzate all’elaborazione di uno strumento normativo in grado di riformulare gli obsoleti capisaldi che regolano la materia e le politiche di sviluppo urbano.

Il Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell’Abitare (PINQuA) - descrizione e stato attuativo

Il PINQuA è stato istituito ai sensi del comma 437, articolo 1 della legge n. 160 del 27 dicembre 2019 ed è stato disciplinato ai sensi del Decreto Interministeriale n. 395 del 16 settembre 2020 promosso congiuntamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), competente per le politiche abitative, dal Ministero dell’economia e delle finanze (MEF) e dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (MiBACT), e reso operativo dal Decreto Direttoriale n. 15870 del 17 novembre 2020.

Il Programma è stato adottato con l’obiettivo di “ridurre il disagio abitativo e insediativo, con particolare riferimento alle periferie” ovvero di sostenere e favorire lo sviluppo di interventi residenziali pubblici innovativi, capaci di innescare processi di recupero e riqualificazione di ambiti problematici dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

I progetti sono stati articolati in Progetti Ordinari, per un finanziamento massimo di 15 milioni di euro per singola richiesta, e Progetti Pilota ad Alto Rendimento, per un finanziamento massimo di 100 milioni di euro per singola richiesta. Oltre 140 amministrazioni pubbliche, tra Comuni capoluoghi di provincia o con oltre 60.000 abitanti (119 su 137), Città Metropolitane (12 su 14) e Regioni (13 su 19), hanno impegnato le proprie risorse a predisporre i progetti da trasmettere: entro i termini del 16 marzo e 15 aprile 2021 sono giunte richieste di finanziamento per 281 Proposte Ordinarie e 9 Progetti Pilota ad Alto Rendimento Pilota: 290 richieste di finanziamento, oltre 1.500 interventi per un totale di 4,6 miliardi di euro.

Per l’istruttoria delle proposte, con il Decreto n. 474 del 27 ottobre 2020, è stata istituita l’Alta Commissione che ha predisposto la graduatoria finale. Per la valutazione delle richieste è stata applicata una matrice che si basa su una serie di differenti criteri che si traducono in 6 serie di indicatori di impatti (ambientale, sociale, culturale, urbano-territoriale, economico-finanziario, tecnologico-processuale), a loro volta misurabili attraverso 33 indicatori: l’apporto economico di risorse private, la rispondenza alle politiche territoriali regionali, la sostenibilità ed efficienza energetica e la premialità al consumo di suolo zero hanno costituito alcune delle voci valutate.

La legge di bilancio 2021 e le successive disposizioni normative, compreso il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 6 agosto 2021, hanno destinato al programma un apporto finanziario a valere sui fondi PNRR, Missione 5 Componente 2, Investimento 2.3, un importo complessivo di € 2.800.000.000,00.

Al termine dell'istruttoria sono state dichiarate ammissibili a finanziamento 263 delle Proposte Ordinarie e 8 dei Progetti Pilota ad Alto Rendimento: tra queste, ai sensi del Decreto Ministeriale n. 383 del 7 ottobre 2021, sono stati finanziati 151 Proposte e 8 Progetti Pilota per un totale di 2.820.007.519,85 €, di cui il 37,93% nelle Regioni settentrionali, il 21,95% nelle Regioni centrali e il 40,12% nelle Regioni del Mezzogiorno.

Tra gli aspetti innovativi più interessanti si segnala l'individuazione della "città pubblica" quale campo di lavoro prioritario per la rigenerazione urbana, la sfida per centinaia di Pubbliche Amministrazioni e professionisti a mettere in gioco le proprie competenze su più settori e livelli, la richiesta di accompagnare la trasformazione materiale con azioni immateriali e politiche di coesione che rendessero partecipi le comunità locali, la richiesta di consumo di suolo nullo e rispetto del Next Generation EU di "non arrecare danno significativo all'ambiente" (DNSH).

Nel periodo 2021-2026, l'Italia si è assunta l'impegno di realizzare, per l'accesso ai fondi del PNRR, un numero significativo di unità abitative e spazi pubblici: entro il 31 marzo 2026 gli interventi dovranno essere conclusi, andando a definire un rinnovato approccio al tema dell'abitare e andando a incrementare la quantità e la qualità dell'offerta di spazi per abitare.

In appendice sono riportati i progetti ammessi a finanziamento e i target da raggiungere.

Il Programma ERP Sicuro Verde Sociale - descrizione e stato attuativo

Il Programma "ERP Sicuro Verde Sociale", promosso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in collaborazione con il Dipartimento Casa Italia della Presidenza del Consiglio dei ministri, viene ideato come "Safe Green Social" prima dell'adozione del PNRR.

Il Programma affronta le criticità fisiche e sociali dell'edilizia residenziale pubblica e i soggetti attuatori corrispondono con le istituzioni che gestiscono il patrimonio immobiliare ovvero Regioni, Comuni, Istituti Autonomi Case Popolari o ATER comunque denominate: l'obiettivo generale del Programma è di riqualificare il patrimonio ERP per rendere le strutture esistenti sismicamente più sicure, energeticamente più efficienti, meno inquinanti e socialmente più eque.

Quantitativamente, il Programma ha l'obiettivo di:

- efficientare energeticamente una superficie di 4,5 milioni di m2 di immobili ERP, pari a circa 1/10 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia;
- ridurre il consumo energetico di circa 27.000 tep, pari a un risparmio del 35% del consumo medio ad alloggio oggetto di intervento ovvero di circa 1,8 tep;
- contrarre di 80.000 tonnellate/anno le emissioni di CO2 in atmosfera. Nello specifico, l'obiettivo è di ridurre le emissioni in Italia, un Paese che soffre di un parco immobiliare pubblico e privato con oltre il 60% di età superiore a 50 anni;

- migliorare o adeguare sismicamente una superficie pari a 1,4 milioni di m² di immobili ERP, pari a circa 1/30 dell'intera superficie disponibile;
- incrementare le superfici disponibili di 450.000 m².

Il Decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, convertito con modificazioni dalla Legge n. 101 del 1° luglio 2021, ha previsto l'ammissibilità di azioni quali la realizzazione di opere di miglioramento o adeguamento sismico, gli interventi di efficientamento energetico, le operazioni di miglioramento e valorizzazione delle aree vegetazionali, gli interventi di demolizione e ricostruzione, gli interventi di razionalizzazione degli spazi, la locazione e l'acquisto di immobili da destinare alla sistemazione temporanea degli assegnatari i cui alloggi sono oggetto di interventi di recupero e riqualificazione.

I criteri di riparto, individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con i rappresentanti delle Regioni, Province Autonome, ANCI e UPI coordinati dal Ministero degli affari regionali, sono stati:

- il numero alloggi di edilizia residenziale pubblica presenti in ciascuna Regione (peso 50%);
- l'entità della popolazione residente nella Regione/Provincia Autonoma (peso 20%);
- l'entità popolazione regionale residente nelle zone sismiche 1 e 2 (peso 30%).

Il testo finale del D.P.C.M. 15 settembre 2021 ha ripartito tra le Regioni e le Province Autonome, nell'arco temporale dal 2021 al 2026, risorse pari a 2 miliardi di euro che concorreranno alla realizzazione di 1.575 interventi su oltre 27.000 alloggi.

Con il Decreto direttoriale n. 52 del 30 marzo 2022, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Dipartimento Casa Italia, ha provveduto all'approvazione del Piano degli interventi predisposti dalle Regioni e dalle Province autonome, contenente gli interventi ammessi a finanziamento, riportati in Appendice.

III.2. IL PIANO NAZIONALE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E PER LA SICUREZZA NEL SETTORE IDRICO

Il MIT, coerentemente con le proprie competenze e funzioni in materia di dighe e infrastrutture idriche, è impegnato a esercitare il ruolo di coordinamento strategico nella programmazione di interventi infrastrutturali relativi all'approvvigionamento idrico primario, nel suo complesso e per tutti i settori. Tale attività si svolge in collaborazione con gli altri attori fondamentali del processo, con particolare riferimento al MASE per la regolazione ambientale e la politica energetica, al MASAF per la pianificazione dei fabbisogni infrastrutturali irrigui, alle Autorità di Distretto dei Bacini Idrografici per la pianificazione delle risorse idriche su scala vasta e all'ARERA per la regolazione economica e i controlli dell'efficienza prestazionale.

Il settore idrico italiano è caratterizzato da un ingente fabbisogno di investimenti, necessari per allineare lo stato delle infrastrutture ai migliori standard internazionali. Gli investimenti necessari per colmare il *gap* infrastrutturale, sia in assoluto che fra il Nord e il Sud del Paese, devono consentire prioritariamente di:

- **rendere le infrastrutture idriche primarie** (grandi adduttori, invasi, grandi derivazioni) **efficienti e resilienti**, in un'ottica di adattamento ai cambiamenti climatici in atto, in maniera da garantire il superamento di crisi idriche ormai sempre più frequenti superando la politica "dell'emergenza" (sicurezza dell'approvvigionamento idrico);
- **programmare e attuare gli indispensabili interventi di manutenzione** necessari soprattutto per l'adeguamento e/o il mantenimento della sicurezza delle grandi e piccole dighe, ma anche dei grandi sistemi di derivazione e adduzione delle acque, sia in termini di sicurezza delle opere strutturali che di conseguente recupero/incremento di capacità utile e di trasporto, e quindi di valore economico (sicurezza infrastrutturale), oltre ad una gestione più efficace della risorsa idrica e una contestuale riduzione delle perdite, anche nelle reti di distribuzione (ottimizzazione della risorsa);
- **completare i grandi schemi/sistemi idrici ancora incompiuti**, soprattutto nel Mezzogiorno, eventualmente riprogettandoli in un'ottica più moderna laddove necessario.

Atteso che il settore idropotabile oggi costituisce circa il 20% dei prelievi, mentre il settore agricolo nel suo complesso utilizza circa il 53% dei prelievi e l'uso industriale e quello legato all'energia incidono rispettivamente per il 21% e il 6%, è indispensabile un maggiore coordinamento fra i vari settori, al fine di affrontare il tema delle grandi infrastrutture idriche nazionali sia in termini di nuove opere che di salvaguardia del patrimonio esistente, con visione coordinata, finanziamenti adeguati agli obiettivi strategici da perseguire, regole certe e condivise per l'individuazione delle priorità, nel rispetto di un governo unitario della risorsa idrica, tesa a regolamentare i trasferimenti di risorsa sulla base dei fabbisogni idrici e delle disponibilità delle singole regioni.

L'uso sostenibile e la tutela delle risorse idriche è infatti uno dei pilastri dell'azione di contrasto alla crisi climatica, che nella strategia del MIT viene realizzata attraverso un Piano nazionale di investimenti basato su una visione integrata e unitaria, in grado di orientare il finanziamento (e il co-finanziamento)

pubblico di infrastrutture strategiche per l’approvvigionamento idrico primario a scopo civile, irriguo, industriale ed energetico. In tal senso, la riforma dell’ex Piano Nazionale degli interventi per il settore idrico, attuata nel novembre 2021 (si veda focus di seguito riportato), era uno degli impegni assunti dal governo italiano nel PNRR, anche al fine di garantire un supporto duraturo al comparto, a tutela dell’ambiente e della qualità del servizio finale alle diverse tipologie di utenti e per lo sviluppo infrastrutturale ed economico di un settore strategico per il Paese.

In quest’ottica, il nuovo **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico** (previsto dalla L. 205/2017, art. 1, commi 516 e ss., oggetto di riforma con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito dalla legge n. 156 del 9/11/2021) rappresenta un passo fondamentale in questa direzione e testimonia l’importanza riconosciuta dal MIT e dal Governo alla gestione sostenibile delle risorse idriche ed al corretto sviluppo delle relative infrastrutture al fine di garantire, ancor di più in un contesto affetto dai cambiamenti climatici, la sicurezza dell’approvvigionamento idrico.

Il Piano era alimentato nella sua versione precedente alla citata Riforma PNRR da una disponibilità iniziale di 100 mln € per 10 anni, cui si sommano ulteriori fonti finanziarie, per un totale di **2.467,21 mln €** programmati dal 2018 fino al 2033 (come da Tabella III.2.1).

TABELLA III.2.1: PIANO NAZIONALE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E PER LA SICUREZZA NEL SETTORE IDRICO - CRONOPROGRAMMA DEI FINANZIAMENTI

Anno	Fonte (1) (Mln €)	Fonte (2) (Mln €)	Fonte (3) (Mln €)	Fonte (4) (Mln €)	Fonte (5) (Mln €)	Fonte (6) (Mln €)	Fonte (7) (Mln €)	Totale (Mln €)
2018	50,00	-	-	-	-	-	-	50,00
2019	50,00	60,00	40,00	1,19	2,25	-	-	153,44
2020	50,00	60,00	40,00	17,80	7,00	-	-	174,80
2021	50,00	60,00	40,00	15,00	1,00	-	-	166,00
2022	50,00	60,00	40,00	25,00	8,00	40	-	223,00
2023		60,00	40,00	25,00	8,75	80	-	213,75
2024		60,00	40,00	20,00	8,86	80	-	208,86
2025		60,00	40,00	50,00	8,98	80	-	238,98
2026		60,00	40,00	10,00	8,63	80	-	198,63
2027		60,00	40,00	15,00	9,40	80	300	504,40
2028		60,00	40,00	12,80	9,65	-	150	272,45
2029				9,40	10,58	-	-	19,98
2030					10,89	-	-	10,89
2031					10,90	-	-	10,90
2032					10,90	-	-	10,90
2033					10,23	-	-	10,23
TOTALE	250,00	600,00	400,00	201,19	126,02	440,00	450,00	2.467,21

Fonti finanziarie: (1) legge 205/2017, articolo 1, comma 523; (2) legge 145/2018, articolo 1, comma 155 sez. Invasi; (3) legge 145/2018, articolo 1, comma 155 sez. Acquedotti; (4) legge 205/2017, articolo 1, comma 1072; (5) legge 145/2018, articolo 1, comma 95, con rimodulazione del MEF come da manovra di finanza pubblica per il triennio 2020-2022; (6) legge 234/2021; (7) legge 213/2023, articolo 1, comma 292.

Il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico

PNRR – M2C4 - Riforma 4.1: Semplificazione normativa e rafforzamento della governance per la realizzazione di investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico.

Tra le riforme di competenza del MIT, per il settore idrico rientra la semplificazione della normativa e il rafforzamento della governance per l'attuazione degli investimenti nell'ambito delle infrastrutture di approvvigionamento idrico. Il quadro programmatico è stato oggetto di riforma con il decreto-legge 10/09/2021, n. 121, convertito dalla legge n. 156 del 9/11/2021.

Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, viene istituito il **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**, da realizzare con il coinvolgimento dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente, del MASE, del MASAF, del MIC e del MEF.

Il nuovo Piano sostituisce e unifica in un unico strumento programmatico e di pianificazione le sezioni "Invasi" e "Acquedotti" del previgente Piano nazionale degli interventi per il settore idrico. Esso rappresenta il principale strumento di pianificazione di infrastrutture idriche strategiche per l'approvvigionamento idrico, con una visione di medio-lungo termine, e sarà attuato dal MIT per stralci successivi in funzione delle risorse finanziarie progressivamente disponibili. Al MIT spetta anche il monitoraggio dell'attuazione degli interventi e la definizione delle misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi.

Il MIT, di concerto con il MASE, il MASAF, il MIC e il MEF, oltre che con il coinvolgimento di ARERA e la Conferenza unificata Stato-Regioni, ha redatto il decreto attuativo previsto dalla norma, decreto interministeriale n. 350 del 25 ottobre 2022, finalizzato alla definizione delle modalità e dei criteri per la redazione e l'aggiornamento del Piano e per la sua attuazione. Al fine di coniugare l'analisi di natura tecnica con la dimensione della sostenibilità il MIT ha predisposto un modello quali-quantitativo per la valutazione dei progetti da inserire nel Piano basato su quattro dimensioni di analisi: economico-finanziaria, ambientale, sociale ed istituzionale.

Le procedure di formazione del Piano, sulla base di quanto stabilito dal decreto n. 350/2022, sono attualmente in corso. Il Piano sarà poi attuato dal MIT per stralci successivi in funzione delle risorse finanziarie progressivamente disponibili.

Metodologia di valutazione e stato attuativo del PNISSI

Il PNISSI ha la finalità di prevedere una pianificazione degli investimenti del settore idrico, segnatamente in quello delle infrastrutture dell'approvvigionamento primario e delle reti di distribuzione, e conseguentemente il superamento dei limiti riscontrati in precedenza basati su una metodologia di tipo additivo consistente nella semplice elencazione degli interventi proposti a scala locale, senza una loro valutazione di efficacia di tipo sistemico.

Al tempo stesso, l'obiettivo è quello di completare le analisi di natura tecnico-ingegneristico con altre dimensioni di analisi relative alla sostenibilità degli interventi, nell'ambito della cornice concettuale definita dai Principi del G20 sulle infrastrutture sostenibili e più in generale dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e dai relativi 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS). A questo scopo viene quindi richiesta l'identificazione del sistema idrico, nel caso di interventi nel settore

dell'approvvigionamento primario, e dell'ambito di intervento nel caso di progetti relativi alle reti idriche, in cui l'intervento si inserirà.

Viene poi richiesto che la proposta di intervento venga formulata dal soggetto proponente a valle di un processo di valutazione e di analisi di sistema in cui, tenendo conto della domanda e dell'offerta di risorsa idrica, la progettualità disponibile viene valutata mediante confronto tra diverse soluzioni alternative.

In attuazione della riforma, il decreto interministeriale del 25 ottobre 2022, n. 350, ha fissato i principi per la definizione del **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (PNISSI)** e le modalità di presentazione delle proposte di finanziamento da parte dei soggetti proponenti, ovvero Regioni e Province Autonome, Autorità di Distretto dei bacini idrografici ed Enti di Governo d'Ambito.

La metodologia di valutazione delle proposte di intervento assicura:

- la coerenza con le finalità del Piano;
- il rispetto dei principi di efficienza economico-finanziaria, di tutela ambientale, sociale e istituzionale, incluso il rispetto del principio del "*non arrecare danno significativo*" (cd. "*Do No Significant Harm*" - DNSH), secondo il quale le proposte non devono arrecare danno agli obiettivi ambientali e ostacolare la mitigazione dei cambiamenti climatici;
- il rispetto dei presupposti e delle condizioni per impedire il deterioramento dei corsi idrici come riportato all'art. 4, punti 7, 8 e 9 della Direttiva Acque.

Ai fini della predisposizione del Piano, secondo quanto previsto nell'Allegato 2 al DI n. 350/2022, a ciascun intervento proposto viene attribuito un punteggio (*scoring*), tenuto anche conto della specifica valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata, nel caso di proposte di intervento relative al Servizio Idrico Integrato, dall'ARERA. Gli interventi valutati sono suddivisi in quattro classi (A, B, C, D), in funzione del punteggio attribuito, definite con le modalità riportate nell'Allegato 2 al decreto. Il MIT entro 45 giorni dal termine delle valutazioni formula la proposta di Piano costituita dagli interventi inseriti nelle prime tre classi e contenente, per ciascun intervento, una scheda di sintesi con le caratteristiche principali dell'intervento e la valutazione conseguente all'attribuzione del punteggio.

Le procedure per iniziare tale attività di pianificazione a livello nazionale sono state avviate dal MIT il 21 giugno 2023 con la pubblicazione di un avviso per recepire tutte le proposte di intervento, in ordine di priorità e di maturità progettuale, da parte dei soggetti proponenti. Nei modi e nei tempi stabiliti dall'avviso (scadenza presentazione proposte ottobre 2023, su motivata proroga richiesta dalle Regioni), sono pervenute 562 proposte, per un **fabbisogno richiesto stimato in oltre 13,5 mld €**.

Attualmente, il MIT sta valutando le proposte pervenute secondo un'analisi multicriteriale che analizza le proposte su base tecnica, economico-finanziaria, ambientale e sociale (accessibilità ed impatti dell'opera sulle comunità).

L'attuazione per stralci del Piano dovrà perseguire la sostenibilità dell'uso della risorsa idrica, favorendo l'utilizzo multiplo ed il completamento delle opere e/o degli schemi incompiuti in adempimento dell'articolo 37, decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. Nell'assegnazione delle risorse economiche si terrà conto dei seguenti criteri:

- a) prioritariamente degli interventi inseriti nelle prime due classi di valutazione;

- b) del livello di progettazione disponibile al momento della predisposizione dello stralcio;
- c) del bilanciamento della ripartizione territoriale.

L'assegnazione delle risorse economiche destinate all'attuazione di stralci del Piano viene effettuata secondo le previsioni di cui all'articolo 1, comma 516, legge del 27 dicembre 2017, n. 205 tenendo conto degli eventuali vincoli di spesa delle fonti finanziarie disponibili.

FOCUS

Metodologia di valutazione delle proposte di intervento - PNISSI

Decreto interministeriale n. 350 del 25 ottobre 2022.

Lo spirito del processo di valutazione è quello del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) previsto dal Codice dei Contratti che è da sviluppare alla scala dell'intero sistema idrico o dell'ambito di intervento e non per la singola idea progettuale.

L'analisi di sistema illustrata nella relazione tecnica sarà di tipo quantitativo e basata su una analisi della domanda di risorsa idrica, dell'offerta di risorsa e del bilancio idrico alle scale spaziali e temporali adeguate a mettere in evidenza gli effetti dell'intervento proposto sulla sicurezza dell'approvvigionamento. L'analisi avrà come esito la quantificazione degli indicatori di progetto (Allegato 2 al decreto), finalizzati alla valutazione dell'ammissibilità dell'intervento nell'attuale ciclo di programmazione e all'attribuzione di un punteggio per permettere una prioritizzazione degli interventi stessi.

Il processo di formazione del Piano inizia attraverso le proposte che provengono dai diversi Soggetti proponenti, ma è attribuito al MIT il compito di selezionare, all'interno di tutte le proposte presentate, quelle da inserire nel Piano anche attraverso la definizione di un ordine di priorità che sappia valorizzare in maniera strutturata tutti gli elementi che caratterizzano gli interventi, incluse le dimensioni di sostenibilità degli stessi.

Nell'esercitare questa funzione di indirizzo strategico, il MIT produce una serie di analisi di natura ex-ante sulle singole opere condotte basandosi su set informativi e documentali omogenei presentati dai Soggetti proponenti in coerenza con le Linee Guida sulla Valutazione delle Opere Pubbliche di cui al decreto MIT 16 giugno 2017, n. 300, adottato ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228.

Il MIT, verificata la coerenza dell'intervento con le modalità e i criteri definiti dalle citate Linee Guida (che descrivono gli elementi essenziali del progetto di fattibilità per tutti i settori di competenza del MIT, ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228), procede al suo inserimento nel Piano, definendone il livello di priorità.

Lo "*Score per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili*" (SIMS), previsto dal decreto interministeriale del 25 ottobre 2022, n. 350, è un modello costruito su quattro dimensioni (economico-finanziaria, ambientale, sociale, istituzionale e di governance) che a loro volta sono scomposte da sotto-domini con specifiche componenti di analisi, indicatori e informazioni di carattere qualitativo.

Il sistema di *scoring* viene alimentato da un insieme di informazioni fornite dal Soggetto proponente sulla base di quello che prevedono le Linee Guida per la Valutazione dell'Opere Pubbliche e i relativi documenti settoriali. La valutazione di ogni sotto-dominio del SIMS è condotta attraverso una scala discreta su quattro livelli [minimo 1; eccellente 4], continua e crescente linearmente. Lo *score* finale di progetto è dato da una media ponderata degli *score* delle quattro dimensioni, che, a loro volta, sono determinati dalle valutazioni dei singoli sotto-domini.

Per garantire una standardizzazione dei criteri quali-quantitativi di valutazione sono state elaborate delle griglie che definiscono i criteri da seguire per l'attribuzione del punteggio. Gli interventi valutati sono quindi suddivisi in quattro classi in funzione del punteggio attribuito (A, B, C, D).

Il Piano è formato dai progetti inseriti nelle classi A, B e C. Tutti i progetti, compresi quelli inseriti in classe D, possono essere modificati e ripresentati alle scadenze previste per l'aggiornamento del Piano al fine di migliorare il loro punteggio.

III.3. IL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

III.3.1 LE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO TEN-T

La Commissione europea ha programmato ormai da decenni, in piena condivisione con gli Stati membri, una strategia volta a incentivare il trasferimento modale verso sistemi di trasporto più sostenibili, anche attraverso l'impiego di tecnologie innovative, prefiggendosi come obiettivi:

- la riduzione dei gap infrastrutturali tra i Paesi membri;
- il miglioramento delle interconnessioni tra reti nazionali e tra modalità di trasporto;
- il miglioramento dei livelli di interoperabilità delle reti;
- la risoluzione delle interferenze tra traffici ferroviari urbani, regionali e di media/lunga percorrenza.

Tali obiettivi rappresentano un tassello fondamentale dell'azione dell'Unione europea per promuovere la libera circolazione di merci, servizi e cittadini, rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale tra tutti gli Stati membri e le loro regioni, oltre che al di fuori dell'UE, garantendo una mobilità senza interruzioni, sicura e sostenibile, la crescita economica e la competitività in una prospettiva globale.

In questo momento storico, tale approccio si evolve ulteriormente e giunge alla fase più impegnativa: completare la realizzazione del piano prefissato e raggiungere gli obiettivi previsti.

Per le reti transeuropee dei trasporti, nel prossimo periodo di programmazione 2028-3034 è prevista la prima fondamentale scadenza realizzativa: il completamento della rete Centrale, la cosiddetta *Core Network*, al 2030.

La Commissione europea ha, inoltre, deciso di pubblicare nel 2021 una proposta legislativa modificativa che, a seguito di un lungo e complesso negoziato culminato nel raggiungimento dell'accordo provvisorio nel dicembre scorso tra i legislatori europei, revisiona l'attuale scenario e punta ad entrare in vigore entro il primo semestre 2024, introducendo una nuova configurazione delle reti TEN-T e dei Corridoi, nuove visioni di governance, nuove sfide ambiziose sui requisiti tecnici da realizzare per tutte le modalità di trasporto, un nuovo concetto di spazio marittimo europeo, obiettivi innovativi per una rete resiliente, sicura, sostenibile, tecnologica e performante con orizzonti di attuazione sempre più compressi associati a cospicui necessari fabbisogni finanziari.

Assume, quindi, un ruolo essenziale l'impegno congiunto degli Stati membri e, per la prima volta, anche dei Paesi terzi localizzati nell'area dei Balcani Occidentali - che entrano a pieno diritto nella strategia dei grandi assi dei Corridoi Europei di Trasporto - guidati dagli organismi europei e supportati sia tecnicamente che finanziariamente, per cogliere i frutti di una pianificazione pluriennale strutturata e trasformare in realtà un disegno creato da decenni e perseguito con sforzi e investimenti considerevoli.

Per tali ragioni, questa sezione illustra le principali novità del contesto futuro delle reti Transeuropee di Trasporto basate sull'accordo provvisorio conseguito presso il Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio dell'Unione europea e la Commissione Trasporti del Parlamento UE, rispettivamente in data 9 e 14 febbraio 2024, seppur non ancora giuridicamente vincolante fino alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

La nuova rete transeuropea di trasporto ha come obiettivo quello di essere affidabile, continua e di alta qualità, per garantire una connettività sostenibile in tutta l'Unione europea senza interruzioni fisiche e strozzature entro il 2050 (*Comprehensive network o rete Globale*), costituita dalle infrastrutture di maggior valenza strategica da completare entro il 2030 (*Core network o rete Centrale*) e corredata di un nuovo livello di rete, la rete **Centrale Estesa** (*Extended Core network*) costituita in gran parte da quelle sezioni della rete Globale che sono entrate a far parte dei tracciati dei nuovi Corridoi Europei di Trasporto ed avente una scadenza intermedia al 2040.

In tal modo, è stato accelerato il completamento della rete TEN-T anticipando la scadenza per l'implementazione di alcuni requisiti e il completamento di alcune tratte della rete dal 2050 al 2040.

L'impatto della guerra contro l'Ucraina ha inoltre indotto le seguenti modifiche:

- estendere quattro corridoi europei di trasporto all'Ucraina e alla Repubblica moldova;
- rimuovere la Russia e la Bielorussia dalle mappe indicative TEN-T;
- adottare misure per un piano di migrazione delle linee ferroviarie, verso lo standard europeo per lo scartamento ferroviario e costruirne di nuove già adeguate.

L'accordo provvisorio mantiene l'ambizione generale di sviluppare un'infrastruttura di trasporto coerente, connessa e di alta qualità in tutta l'UE, tenendo conto dei vari punti di partenza negli Stati membri, nonché delle loro priorità e approcci verso un trasporto più verde. Gli Stati membri decideranno come dare priorità ai progetti di interesse comune in linea con requisiti tecnici e prioritari realistici e con gli obiettivi condivisi. L'accordo provvisorio tiene conto anche delle risorse finanziarie disponibili degli Stati membri, nonché delle esigenze di investimento per lo sviluppo delle infrastrutture, che potrebbero essere piuttosto considerevoli, in particolare sulla rete globale TEN-T.

Infrastrutture di trasporto ferroviario

I co-legislatori hanno riconosciuto l'importanza delle ferrovie per il passaggio a modi di trasporto sostenibili e hanno concordato nuovi requisiti che potrebbero contribuire in generale al trasferimento modale e a una migliore prestazione della futura rete ferroviaria TEN-T. Sono presenti nuove disposizioni relative all'implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) sulla rete centrale e globale estesa, alla migrazione allo scartamento nominale standard europeo, all'aumento della circolazione dei treni merci di 740 metri di lunghezza, alla velocità minima di 160 km/h per i treni passeggeri, al fine di garantire una capacità sufficiente e operazioni di trasporto ferroviario regolari e senza interruzioni sull'intera rete TEN-T. Inoltre, l'accordo provvisorio prevede l'inclusione dei requisiti operativi (come ad esempio: puntualità e tempi di sosta al

confine ridotti) per i corridoi merci ferroviari in quanto considerati inseparabili dai requisiti infrastrutturali. Nel complesso, l'accordo di compromesso garantisce collegamenti migliori e più veloci per passeggeri e merci su rotaia, nonché una migliore integrazione di porti, aeroporti e terminali merci multimodali nella rete TEN-T.

Trasporto stradale

Le strade dovranno essere dotate di carreggiate separate, per le due direzioni di traffico, da un'area non destinata al traffico o, eccezionalmente, ad altri mezzi. Inoltre, i co-legislatori hanno concordato la realizzazione di aree di parcheggio sicure sulla rete centrale ed estesa per garantire migliori condizioni di lavoro e di riposo agli autisti professionisti. Tali aree dovranno garantire su ogni strada una dislocazione ad una distanza media massima di 150 km sulla rete centrale e sulla rete centrale estesa.

Nodi urbani

I co-legislatori hanno abbracciato l'idea di rafforzare la politica della mobilità urbana nella rete TEN-T. Si è quindi convenuto che entro il 2027 per ciascun nodo urbano venga definito un piano di mobilità urbana sostenibile (SUMP), ovvero un piano onnicomprensivo di mobilità delle merci e dei passeggeri per l'intera area urbana funzionale. Il piano dovrebbe includere obiettivi, traguardi e indicatori alla base delle prestazioni attuali e future del sistema di trasporto urbano. Tutte i 424 nodi urbani lungo la rete TEN-T sono tenuti a sviluppare i SUMP per promuovere la mobilità a emissioni zero e per aumentare e migliorare i trasporti pubblici e le infrastrutture per spostarsi a piedi e in bicicletta. Inoltre, si è mantenuto l'obbligo di disporre di almeno un terminale merci multimodale per nodo urbano entro il 31 dicembre 2040, ove economicamente sostenibile.

Infrastruttura del trasporto aereo

Nell'ottica di aumentare l'uso di modalità di trasporto sostenibili e ridurre il numero di voli nazionali, il nuovo regolamento sostiene fortemente l'obiettivo di migliorare la connettività degli aeroporti con i servizi di trasporto ferroviario. Gli aeroporti delle principali città europee con un traffico passeggeri annuo complessivo superiore a 12 milioni di passeggeri dovranno essere quindi collegati alla rete ferroviaria transeuropea, ove possibile alla rete ferroviaria ad alta velocità, consentendo servizi a lunga percorrenza entro il 31 dicembre 2040.

Governance e tutela finanziaria

Incaricati dalla Commissione di coordinare le decisioni e le azioni degli Stati membri e di altre parti interessate, i coordinatori europei continueranno a guidare l'attuazione dei corridoi TEN-T e delle priorità orizzontali e coinvolgeranno un ampio numero di parti interessate durante tutto il processo di completamento della TEN - Rete T. L'accordo provvisorio sostiene il loro ruolo di "facilitatori" nell'intero processo per garantire la tempestiva pianificazione degli investimenti e l'attuazione delle misure necessarie per il raggiungimento degli obiettivi del regolamento TEN-T. Tuttavia, considerati gli ingenti impegni finanziari necessari per attuare le misure

individuata dal nuovo regolamento per l'ulteriore sviluppo della rete TEN-T, è stata introdotta una salvaguardia finanziaria a garanzia degli Stati membri. Infine, è stata concordata l'applicazione di atti di esecuzione per il monitoraggio dell'attuazione della TEN-T soprattutto lungo i Corridoi.

Allineamento dei piani nazionali con la politica dell'UE

Riconoscendo l'importanza della coerenza dei piani nazionali con gli impegni assunti a livello UE per realizzare la rete TEN-T in modo coordinato e tempestivo, l'accordo di compromesso prevede l'allineamento dei piani nazionali con la politica dei trasporti dell'UE. A tal fine, gli Stati membri devono garantire che vi sia coerenza tra i loro piani nazionali di trasporto e di investimento con le priorità del nuovo regolamento. Gli Stati membri devono tenere conto, tra l'altro, delle priorità stabilite nei piani di lavoro dei coordinatori europei incaricati di garantire la supervisione dei nove corridoi di trasporto europei. Gli Stati membri dovranno fornire alla Commissione europea i pertinenti piani o programmi nazionali non appena possibile dopo l'avvio della consultazione pubblica al fine di consentire la formulazione di un parere sulla coerenza dei piani con le priorità dei piani di lavoro e del regolamento; in ogni caso, dovranno fornire i piani una volta adottati.

Connettività con i principali paesi vicini

In risposta all'impatto della guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina e per garantire una migliore connettività con i principali paesi vicini, il nuovo regolamento estende quattro corridoi di trasporto europei della rete TEN-T all'Ucraina e alla Moldavia, riducendo al contempo i collegamenti transfrontalieri con Russia e Bielorussia.

In seguito all'accordo provvisorio, l'atto legislativo sarà sottoposto ad un meticoloso esame giuridico-linguistico prima di essere adottato formalmente dai co-legislatori ed entrare in vigore.

Con riferimento a tale scenario, l'Italia ha sempre espresso la volontà di incorporare nella rete e nei Corridoi Europei di Trasporto gli assi considerati strategici nell'ambito del Sistema Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto allo scopo di eliminare i gap esistenti. In tale contesto si inserisce l'obiettivo di garantire un pieno allineamento tra la pianificazione nazionale e la pianificazione europea della rete TEN-T.

La rete TEN-T italiana continua ad essere costituita da un **insieme di infrastrutture lineari** (ferroviarie, stradali e fluviali) e **puntuali** (nodi urbani, porti, terminali ferroviario-stradali e aeroporti) **considerate "rilevanti" a livello europeo**. Inoltre, il territorio italiano è interessato da cinque dei nove **Corridoi Europei di Trasporto**, assi della massima importanza strategica per lo sviluppo di flussi di trasporto merci e passeggeri in Europa, riconfigurati per garantire che la pianificazione delle infrastrutture soddisfi le reali esigenze operative, integrando ferrovie, strade e vie navigabili (si veda Figura III.3.1.1). Nel novero, si prevede anche l'introduzione di un nuovo corridoio che attraversa i paesi dei Balcani Occidentali.

In tal modo, si è di fatto consolidato il ruolo dell'Italia quale hub logistico euromediterraneo.

I cinque **Corridoi Europei** che interessano l'Italia sono così caratterizzati:

- **il Corridoio Mediterraneo** attraversa l'intero Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo i grandi nodi di Genova, La Spezia, Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna in Italia e proseguendo fino a Leopoli in Ucraina. Inoltre, nel tracciato del corridoio le sezioni ferroviarie **“Bussoleno - Bardonecchia - Confine francese (linea convenzionale)”**, **“Vicenza-Treviso-Portogruaro”**, **“Genova - Ovada - Alessandria”**, **“Genova- Tortona (linea convenzionale)”**, **Alessandria-Tortona** sono state elevate a rango di rete Centrale Estesa. A causa degli ingenti vincoli orografici dell'area e dei requisiti ambiziosi richiesti per le merci (circolazione dei treni lunghi 740 mt e sagoma) e degli investimenti previsti, le sezioni ferroviarie **“Ventimiglia–Vado Ligure”** e **“Genova-La Spezia”** sono state escluse dalla rete Core merci e dal corridoio lasciando le stesse in rete Comprehensive (da completare entro il 2050). Risulta invece mantenuta la linea **“Ventimiglia-Genova-La Spezia”** per il traffico passeggeri. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono sette: Genova, Torino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo, Bologna e Venezia; i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono cinque: Genova, La Spezia, Ravenna, Venezia e Trieste e i porti interni sono cinque: Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia; i terminali ferroviario-stradali core sono invece nove: Vado, Torino-Orbassano, Novara-Agognate (con la recente aggiunta di Agognate), Milano Smistamento-Segrate (con la recente aggiunta di Segrate), Verona, Padova, Bologna, Cervignano, Trieste-Ferneti (di nuova introduzione).

Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, sono presenti sul Corridoio, ai sensi dell'accordo provvisorio, diciannove nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione¹.

- **il Corridoio Mare del Nord -Reno - Mediterraneo** cambia la sua denominazione da **“Corridoio Reno - Alpi”** per evidenziare il suo sbocco verso il Mar Mediterraneo attraverso il porto di Genova; esso, infatti, connette i valichi al confine con la Svizzera presso Domodossola e Chiasso con il porto core di Genova, incrociando il tracciato trasversale del Corridoio Mediterraneo. Inoltre, le sezioni ferroviarie che giacciono sul suo tracciato **“Novara-Domodossola (via Borgomanero)”**, la variante **“Arona-Oleggio”**, **“Sesto Calende - Luino - Confine svizzero”**, **“Bivio Rosales-Chiasso (via Como)”**, **“Genova - Ovada - Alessandria”**, **“Genova- Tortona (linea convenzionale)”**, **“Alessandria - Novi Ligure - Arquata Scrivia”** e sono state elevate a rango di rete Centrale Estesa. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono quattro: Genova, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo; l'unico porto marittimo core incluso sul tracciato è il porto di Genova; i terminali ferroviario-stradali core sono invece tre: Vado, Novara-Agognate (con la recente aggiunta di Agognate), Milano Smistamento-Segrate (con la recente aggiunta di Segrate). Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, sono presenti sul Corridoio, ai sensi dell'accordo provvisorio, quattro nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione².

- **il Corridoio Mar Baltico- Mar Adriatico** si prolunga lungo la dorsale Adriatica giungendo fino a Bari e collegandosi a nord con l'Austria (valico di Tarvisio) e la

¹ per il **Corridoio Mediterraneo** i nodi urbani sono i seguenti: Bergamo, Bologna, Brescia, Ferrara, Genova, Milano, Modena, Monza, Novara, Padova, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Torino, Trieste, Venezia, Verona e Vicenza.

² per il **Corridoio Mare del Nord -Reno - Mediterraneo** i nodi urbani sono i seguenti: Genova, Milano, Monza e Novara.

Slovenia. Inoltre, nel tracciato del corridoio le sezioni ferroviarie “Foggia-Ancona”, “Ferrara - Ravenna”, “Padova-Castelfranco -Treviso”, “Mestre-Treviso-Udine”, - “Gorizia-S. Polo” e la sezione stradale “Ancona-Canosa di Puglia” sono state elevate a rango di rete Centrale Estesa. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono due: Bologna e Venezia; i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono cinque: Ancona, Bari, Ravenna, Venezia e Trieste e i porti interni sono tre: Ravenna, Trieste e Venezia; i terminali ferroviario-stradali core sono, invece, sette: Bari, Ancona-Jesi, Vado, Bologna, Padova, Cervignano, Trieste-Ferneti (di nuova introduzione). Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, sono presenti sul Corridoio, ai sensi dell’accordo provvisorio, quattordici nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione³;

- **il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è l’asse portante per l’Italia che attraversa l’intero stivale, scendendo dal valico del Brennero fino alla Sicilia. Nell’ambito dell’accordo provvisorio, si rileva l’inclusione del **porto di Civitavecchia**, priorità nazionale conseguita dopo un lungo negoziato, che si unisce ai dieci porti core marittimi della rete TEN-T italiana che fanno parte di questo corridoio (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo con Termini Imerese, Taranto) tra i complessivi quindici core localizzati sul territorio nazionale. Inoltre, nel tracciato del corridoio le sezioni ferroviarie “**Ponte Gardena- Fortezza-Brennero convenzionale**”, “**Firenze-Roma convenzionale** (linea storica)”, “**Pomezia-Formia-Aversa-Cancello**”, “**Acerra - Cancello**”, “**Taranto-Sibari-Paola**” e “**Messina-Fiumetorto** (linea costiera)” sono state elevate a rango di rete Centrale Estesa, mentre la nuova linea merci e passeggeri “**AV Battipaglia-Praia**” è stata inserita nella rete Core. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono cinque: Bologna, Cagliari, Napoli, Palermo e Roma Fiumicino; i terminali ferroviario-stradali core sono, invece, dieci: Ancona-Jesi, Bari, Bologna, Santo Stefano di Magra (di nuova introduzione), Livorno-Guasticce, Nola, Marcianise Maddaloni, Prato, Pomezia, Verona. Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, sono presenti sul Corridoio, ai sensi dell’accordo provvisorio, ventitré nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione⁴. Per quanto riguarda il collegamento dello **Stretto di Messina**, altra rilevante priorità nazionale, le mappe sono state modificate collocando la linea ferroviaria pianificata parallela a quella stradale, parimenti pianificata, e riflettendo nella legenda l’appartenenza sia al Corridoio Scandinavo- Mediterraneo che alla rete centrale, condizioni già vigenti sin dal 2013, che permettono anche l’accesso ai fondi europei.

- **Il Corridoio Balcani- Occidentali - Mediterraneo Orientale**, come anticipato, prevede l’inserimento dell’Italia nel suo tracciato con la sezione di collegamento terrestre “**Trieste-Lubiana**” e la sezione marittima “**Sofia-Skopje-Durazzo-Bari**” **rendendo nuovamente strategico il Corridoio paneuropeo VIII**. Il Corridoio ha sostituito in parte ed aggiornato il vecchio tracciato del Corridoio Orient-East-Med. Da Cipro, passando per Grecia, Bulgaria, Nord Macedonia, Albania, Montenegro, Kosovo, Serbia, Bosnia ed Erzegovina, Ungheria, Croazia e Slovenia, il

³ per il Corridoio **Mar Baltico- Mar Adriatico** i nodi urbani sono i seguenti: Ancona, Andria, Bari, Bologna, Ferrara, Foggia, Forlì, Padova, Pescara, Ravenna, Rimini, Trieste, Udine e Venezia.

⁴ per il Corridoio **Scandinavo-Mediterraneo** i nodi urbani sono i seguenti: Ancona, Andria, Bari, Bologna, Bolzano, Cagliari, Catania, Firenze, Foggia, Forlì, Latina, Livorno, Messina, Modena, Napoli, Palermo, Prato, Rimini, Roma, Salerno, Taranto, Trento, Verona.

tracciato arriva in Austria e in Italia. Per quanto concerne i nodi, i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono due: Bari e Trieste; vi è l'unico terminale ferroviario-stradale core che giace sul tracciato a Trieste-Ferneti (di nuova introduzione). Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, è presente sul Corridoio, ai sensi dell'accordo provvisorio, il nodo urbano di Trieste.

Ai nove Corridoi si affiancano due priorità orizzontali rivolte all'attuazione del sistema di segnalamento e controllo ferroviario (ERTMS) lungo la rete europea e allo sviluppo dello Spazio Marittimo Europeo per le quali vengono redatti specifici piani di lavoro con l'azione proattiva di due ulteriori appositi Coordinatori europei. La conversione delle Autostrade del Mare nel concetto di Spazio Marittimo Europeo, con vincoli meno stringenti sui porti in termini di identificazione delle possibili rotte, darà particolare rilevanza ai collegamenti di corto raggio (*Short Sea Shipping*).

Per quanto concerne la **configurazione della rete nazionale**, la rete Centrale ferroviaria definita nel 2013 introduce anche delle specializzazioni di linee merci o passeggeri richieste dall'Italia, che hanno consentito di definire due direttrici merci lungo le dorsali costiere e una direttrice passeggeri nell'asse centrale, con requisiti infrastrutturali più ambiziosi da rispettare entro il 2030, mentre la rete Centrale Estesa viene definita sulla base di una selezione di sezioni della rete Globale che dovranno essere sviluppate con priorità al fine di accelerare il raggiungimento degli obiettivi della politica TEN-T. Insieme alla rete Centrale, la rete Centrale estesa costituisce la rete di trasporto portante, multimodale e sostenibile ed è costituita in gran parte da quelle sezioni della rete Globale che sono entrate a far parte dei tracciati dei nuovi corridoi europei di trasporto.

Quanto alla **rete Globale**, sono stati inseriti tre nuovi aeroporti (Isola d'Elba, Perugia e Rimini) mentre sono stati esclusi gli scali di Brescia e Forlì; sei nuovi porti marittimi (Capri, Ischia, Ponza, Porto Empedocle, Porto Santo Stefano e Procida) ed è stato integrato Villa San Giovanni con il porto già presente di Reggio Calabria. Per quanto riguarda i terminali ferroviario-stradali, sono stati aggiunti i seguenti dieci nodi logistici: Bergamo-Cortenuova, Cremona-PBL e Cremona Piadena, Faenza, Foggia Incoronata, Forlì Cesena Villa Selva, Marzaglia, Ortona, Pordenone e Portogruaro.

In aggiunta, l'inclusione della parte mancante della sezione stradale e ferroviaria Jonica nella rete di rango Comprehensive calabrese nonché quella della linea ferroviaria a sud della Sicilia, anelli mancanti nelle rispettive aree geografiche, rappresentano un risultato di particolare rilievo in relazione all'obiettivo di coesione territoriale.

Sempre in rete Globale sono state integrate le sezioni ferroviarie seguenti: "Aosta-Chivasso", "Brindisi-Taranto", "AV Battipaglia-Praia", le tre sezioni transfrontaliere "Fossano-Cuneo-confine francese-Ventimiglia", "Fortezza- confine austriaco (linea della Val Pusteria)" e "Gorizia-confine sloveno" nonché l'ultimo miglio stradale al nodo urbano di Campobasso.

Per quanto attiene le sezioni transfrontaliere, le vie di accesso al valico del Brennero (inclusi i bypass di Trento-Rovereto e Bolzano di nuova costruzione), alla Torino Lione, nonché la linea Venezia-Trieste (adeguamento dell'esistente) sono state riallineate e caratterizzate da velocità dell'ordine dei 200km/h o superiore, tutte facenti parte della rete Centrale e ai tracciati dei Corridoi corrispondenti.

Preme, infine, sottolineare che le infrastrutture che appartengono alla rete TEN-T (sezioni lineari o nodi), oltre che godere di ampia visibilità ed essere riconosciute ad alto valore aggiunto europeo (aspetti che impattano anche sul rating finanziario), sono eleggibili a finanziamenti europei derivanti da vari strumenti europei, sia a fondo perduto che in forma di prestiti, con particolare riferimento a quelli stanziati dallo strumento CEF- Connecting Europe Facility e i loro gestori, nel caso di rete Centrale ed Estesa, partecipano anche agli organi consultivi della Commissione europea per lo sviluppo dei Corridoi europei.

Nelle Figure III.3.1.2-3-4-5 sono rappresentate le mappe della rete TEN-T italiana relative all'accordo provvisorio raggiunto.

FIGURA III.3.1.1: MAPPA DEI NOVE NUOVI CORRIDOI EUROPEI DI TRASPORTO DELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI



Fonte: Sito TENtec - European Commission Mobility and Transport 2024 e Documento n.5548/24 basati sulle approvazioni conseguite presso il Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio dell'Unione europea e la Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo rispettivamente del 9 e del 14 febbraio 2024, seppur non ancora giuridicamente vincolanti fino alla pubblicazione dell'atto normativo in Gazzetta Ufficiale.

FIGURA III.3.1.2: MAPPA DELLE RETI ITALIANE – RETE GLOBALE E CENTRALE: VIE NAVIGABILI INTERNE E PORTI



Core	Comprehensive	Core	Urban Nodes
<ul style="list-style-type: none"> Inland Waterways Inland Waterways / New Construction 	<ul style="list-style-type: none"> Ports 	<ul style="list-style-type: none"> Ports 	<ul style="list-style-type: none"> Capitals Urban Nodes

Fonte: Sito TENtec - European Commission Mobility and Transport 2024 e Documento n.5548/24 basati sulle approvazioni conseguite presso il Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio dell'Unione europea e la Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo rispettivamente del 9 e del 14 febbraio 2024, seppur non ancora giuridicamente vincolanti fino alla pubblicazione dell'atto normativo in Gazzetta Ufficiale.

FIGURA III.3.1.3: MAPPA DELLE RETI ITALIANE – RETE GLOBALE: FERROVIE, PORTI E TERMINALI FERROVIARIO-STRADALI (TFS); RETE CENTRALE: FERROVIE (TRASPORTO MERCI), PORTI E TERMINALI FERROVIARIO-STRADALI (TFS)



Railways Core	Railways Extended Core	Railways Comprehensive	Compr	Core	Urban No
Conventional	Conventional	Conventional	Anchor	Port	Capital
Conventional / New Constr	Conventional / New Constr	Conventional / New Constr	Port	HRT	Urban
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h			
≥ 200 km/h / New Constr	≥ 200 km/h / New Constr	≥ 200 km/h / New Constr			
Projected		Projected			

Fonte: Sito TENtec - European Commission Mobility and Transport 2024 e Documento n.5548/24 basati sulle approvazioni conseguite presso il Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio dell'Unione europea e la Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo rispettivamente del 9 e del 14 febbraio 2024, seppur non ancora giuridicamente vincolanti fino alla pubblicazione dell'atto normativo in Gazzetta Ufficiale.

FIGURA III.3.1.4: MAPPA DELLE RETI ITALIANE – RETE GLOBALE: FERROVIE E AEROPORTI; RETE CENTRALE: FERROVIE (TRASPORTO PASSEGGERI) E AEROPORTI



Fonte: Sito TENtec - European Commission Mobility and Transport 2024 e Documento n.5548/24 basati sulle approvazioni conseguite presso il Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio dell'Unione europea e la Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo rispettivamente del 9 e del 14 febbraio 2024, seppur non ancora giuridicamente vincolanti fino alla pubblicazione dell'atto normativo in Gazzetta Ufficiale.

FIGURA III.3.1.5: MAPPA DELLE RETI ITALIANE – RETE GLOBALE E CENTRALE: STRADE, PORTI, TERMINALI FERROVIARIO-STRADALI (TFS) E AEROPORTI



Roads Core	Roads Extended Core	Roads Comprehensive	Comprehensive Core	Urban No
<ul style="list-style-type: none"> Road Road/ New Constr. Projected 	<ul style="list-style-type: none"> Road Road/ New Constr. 	<ul style="list-style-type: none"> Road Road/ New Constr. Projected 	<ul style="list-style-type: none"> Ports RRT Airports 	<ul style="list-style-type: none"> Capitals Urban

Fonte: Sito TENtec - European Commission Mobility and Transport 2024 e Documento n.5548/24 basati sulle approvazioni conseguite presso il Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio dell'Unione europea e la Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo rispettivamente del 9 e del 14 febbraio 2024, seppur non ancora giuridicamente vincolanti fino alla pubblicazione dell'atto normativo in Gazzetta Ufficiale.

III.3.2 IL NUOVO CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) 2021-2027

Il meccanismo per collegare l'Europa (CEF) è stato lanciato nel 2014 per finanziare progetti di infrastrutture di trasporto, dell'energia e del digitale in Europa. Da allora, ha sostenuto oltre 1.600 progetti con oltre 43 miliardi di euro di sostegno da parte dell'UE rivolti quasi 4.500 soggetti beneficiari in 39 Paesi. Esso è stato determinante nel promuovere la crescita, l'occupazione e la competitività attraverso investimenti infrastrutturali per rendere moderne e connesse le reti di livello europeo. Il CEF crea benefici per i cittadini europei, poiché rende la mobilità più facile, più intelligente, più sicura e più sostenibile. Contribuisce, al contempo, alla transizione energetica concentrandosi sulle infrastrutture verdi e sulla produzione di energia rinnovabile. Facilita l'interazione tra pubbliche amministrazioni, imprese e cittadini. Per celebrare il decimo anniversario dello strumento, l'Agenzia esecutiva europea CINEA sta lanciando varie attività di comunicazione per sottolineare come questo strumento di finanziamento sia stato fondamentale per modernizzare le infrastrutture europee per i trasporti e l'energia ed evidenziare i vari risultati del programma in questi settori e gli effetti positivi che i progetti stanno avendo sui cittadini e sulle imprese.

Si evidenzia che nel ciclo di programmazione 2014-2020, che sta volgendo alla conclusione, lo strumento CEF ha destinato 24,05 miliardi di euro al settore dei trasporti (di cui 11,31 miliardi di euro sono stati assegnati a progetti relativi a Stati membri ammissibili al Fondo di Coesione, a cui l'Italia non risulta eleggibile), 1,06 miliardi di euro per i servizi digitali e a banda larga e 5,07 miliardi di euro per lo sviluppo delle reti energetiche.

In particolare, per la Programmazione CEF Trasporti 2014-2020, il portafoglio dei progetti italiani nel suo complesso consta di **120 azioni approvate**, che vedono la presenza di beneficiari italiani in 114 azioni e la presenza di interventi sul territorio italiano in 6 iniziative, per un contributo europeo allocato pari a circa **1,67 miliardi di euro** a fronte di investimenti pari a circa 4,44 miliardi di euro. Tra i progetti si annoverano i principali progetti transfrontalieri nazionali tra quali si segnalano la Galleria di Base del Brennero lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e la nuova linea ferroviaria Torino-Lione lungo il Corridoio Mediterraneo, che, con le relative tratte di accesso, assorbono oltre 1 miliardo di euro di contributo europeo; 28 azioni sono dedicate alla mobilità sostenibile, gli altri progetti riguardano le applicazioni telematiche per l'attuazione dei sistemi ERTMS, SESAR, ITS e C-ITS e sono rivolti anche - più in generale - allo sviluppo infrastrutturale della rete e dei nodi, all'efficienza, resilienza e sicurezza nei porti, alle vie di navigazione interna, ai collegamenti dei nodi logistici - ivi inclusi gli scali aeroportuali - e alla creazione di nuove aree di parcheggio sicure per veicoli pesanti su strada.

Nell'attuale ciclo di programmazione 2021-2027, il budget CEF ha destinato 25,63 miliardi di euro al settore dei trasporti di cui 11,25 miliardi di euro per i soli Paesi di coesione a cui si aggiungono 1,56 miliardi di euro del budget generale da allocare per il completamento dei principali collegamenti ferroviari transfrontalieri mancanti per gli Stati ammissibili al fondo di coesione. Nel budget trasporti sono inclusi anche 1,74 miliardi di euro rivolti ai fini sia civili che militari per il duplice uso della stessa rete (mobilità militare). In aggiunta ai trasporti, 2,07 miliardi di euro sono destinati al settore digitale e 5,84 miliardi di euro al settore dell'energia.

Per l'attuale Programmazione CEF Trasporti 2021-2027, avente il fine di sviluppare e modernizzare le infrastrutture ferroviarie, stradali, fluviali e marittime, oltre che di garantire una mobilità sicura, il portafoglio progetti italiano nel suo complesso consta di **50 azioni** che vedono la presenza di beneficiari italiani in 49 azioni e la presenza di interventi sul territorio italiano per un'azione, per circa **863 milioni di euro** di contributo europeo. Tra i progetti si annoverano, nuovamente i progetti transfrontalieri tra quali si segnalano la Galleria di Base del Brennero lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e la nuova linea ferroviaria Torino-Lione lungo il Corridoio Mediterraneo, che, con le relative tratte di accesso, assorbono oltre 480 milioni di euro di contributo europeo; inoltre, 17 iniziative sono dedicate ai combustibili alternativi, per lo più con una logica a costi unitari, con un contributo europeo assegnato pari a circa 200 milioni di euro. Gli altri progetti si rivolgono alle applicazioni telematiche per l'attuazione dei sistemi ERTMS, SESAR, ITS e C-ITS, ma si concentrano, altresì, sullo sviluppo infrastrutturale della rete e dei nodi, sul miglioramento dell'efficienza, resilienza e sicurezza nei porti, nei terminali ferroviario-stradali, negli scali aeroportuali, sulle nuove aree di parcheggio sicure per veicoli pesanti su strada e sulla riqualificazione delle infrastrutture a duplice uso civile-militare grazie allo stanziamento di risorse rivolte alla mobilità militare.

Il nuovo CEF enfatizza anche l'importanza delle sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e del digitale come un modo per rendere più efficace l'azione dell'UE e ridurre al minimo i costi di attuazione. Promuove, altresì, politiche sinergiche intersettoriali quali la mobilità connessa e automatizzata e l'adozione di combustibili alternativi. Il programma mira anche a integrare l'azione per il clima, tenendo conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine dell'UE come l'Accordo di Parigi.

Nell'ambito della nuova programmazione CEF 2021-2027, sono stati lanciati già tre grandi bandi rivolti a progetti infrastrutturali sulla TEN-T Centrale e Globale, alle applicazioni intelligenti e alle soluzioni innovative per i trasporti, alla sicurezza delle infrastrutture e alla loro sostenibilità, alle infrastrutture per i combustibili alternativi e alla mobilità militare ed allocati 13,4 miliardi di euro su 423 progetti diffusi sul territorio europeo con contratti già sottoscritti.

Ai progetti già approvati, si aggiungono per l'Italia 37 proposte progettuali sottomesse al recente bando CEF 2023, alla scadenza del 30/01/2024, con una richiesta di oltre 2 miliardi di euro di finanziamenti europei da parte dell'Italia, il cui processo di valutazione è attualmente in corso e si prevede si concluda all'inizio del secondo semestre 2024. L'Agenzia europea CINEA ha comunicato che sono stati sottomessi complessivamente 408 progetti per una richiesta di 22 miliardi di euro, oltre tre volte il budget disponibile pari a circa 7 miliardi di euro. Sinora non si era mai raggiunta una richiesta così elevata: ciò testimonia il carattere rilevante ed essenziale dello strumento di finanziamento CEF da un lato e la crescente necessità di coperture rispetto ai fabbisogni dall'altra, aspetti che evidenziano l'insufficienza della dotazione in relazione agli obiettivi da raggiungere.

Si è esaurito anche il primo ciclo di 5 scadenze del bando di tipo continuativo (*rolling call*) rivolto ai combustibili alternativi, denominato *Alternative Fuel Infrastructure Facility (AFIF)*, con un budget generale originario di 1.200 milioni di euro, caratterizzato da un meccanismo di cofinanziamento sia mediante rimborso a

costi unitari che mediante il meccanismo del *Blending Operation* (combinazione tra fondo perduto e prestiti); anche la terna di bandi rivolti alla Mobilità Militare ha permesso l'assorbimento dell'intera dotazione finanziaria.

È recente la notizia del lancio della fase 2 del bando rivolto ai combustibili alternativi, denominato Alternative Fuel Infrastructure Facility (AFIF) con una dotazione generale di circa 780 milioni di euro e 3 scadenze per presentare proposte di cui la prima fissata a settembre 2024.

Nel prossimo futuro e fino alla fine del Programma, si prevedono bandi annuali rivolti esclusivamente alla sicurezza, resilienza, interoperabilità, sostenibilità e multimodalità dei trasporti e alle soluzioni innovative e digitali in quanto le risorse destinate ai progetti infrastrutturali saranno interamente allocate con la conclusione del bando CEF 2023.

III.3.3 ILSISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT)

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) rappresenta l'insieme di infrastrutture attuali e programmate, puntuali e a rete, di interesse nazionale e internazionale che costituisce la struttura portante del sistema di trasporto passeggeri e merci italiano. Coerentemente con la pianificazione infrastrutturale nell'ambito delle reti europee TEN-T e con le nuove infrastrutture realizzate negli ultimi anni, la rete SNIT, rappresentata in Tabella III.3.3.1, si compone di **infrastrutture puntuali (nodali)** costituiti dai principali porti e aeroporti, nonché dalle città metropolitane, che svolgono la funzione di poli attrattori/emissivi della domanda di mobilità multimodale dei passeggeri e delle merci e di **infrastrutture lineari** nazionali e internazionali (ferrovie, strade, autostrade e ciclovie) che permettono alla domanda di mobilità passeggeri e merci di media e lunga percorrenza di esplicarsi su tutto il territorio.

TABELLA III.3.3.1: CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DELLA RETE SNIT

INFRASTRUTTURE	SNIT PRIMO LIVELLO	SNIT SECONDO LIVELLO	
LINEARI	Ferrovie	Rete SNIT 2001 (solo direttrici lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci) + rete TEN-T (<i>Core e Comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità ultimo miglio a porti, aeroporti	Tutte le restanti tratte ferroviarie
	Strade e autostrade	Rete nazionale di base, corrispondente alla rete autostradale SNIT 2001 (solo assi attualmente in esercizio) + rete TEN-T (<i>Core e Comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità a porti, aeroporti, poli turistici e distretti industriali.	Tutte le restanti strade di competenza statale
	Ciclovie	Rete Eurovelo che si compone di 16 itinerari per un'estensione complessiva di circa 80 mila km	
PUNTUALI	Porti	16 Autorità di Sistema Portuale, che includono i 58 Porti di rilevanza nazionale individuati dal D.Lgs. 169/2016	-
	Aeroporti	Aeroporti strategici, già nodi della rete Centrale (<i>Core</i>) TEN-T	Aeroporti strategici, già nodi della rete Globale (<i>Comprehensive</i>) TEN-T
	Interporti/ piattaforme logistiche	Rail-Road Terminals (RRT) della rete Centrale (<i>Core</i>) TEN-T	Rail-Road Terminals (RRT) della rete Globale (<i>Comprehensive</i>) TEN-T

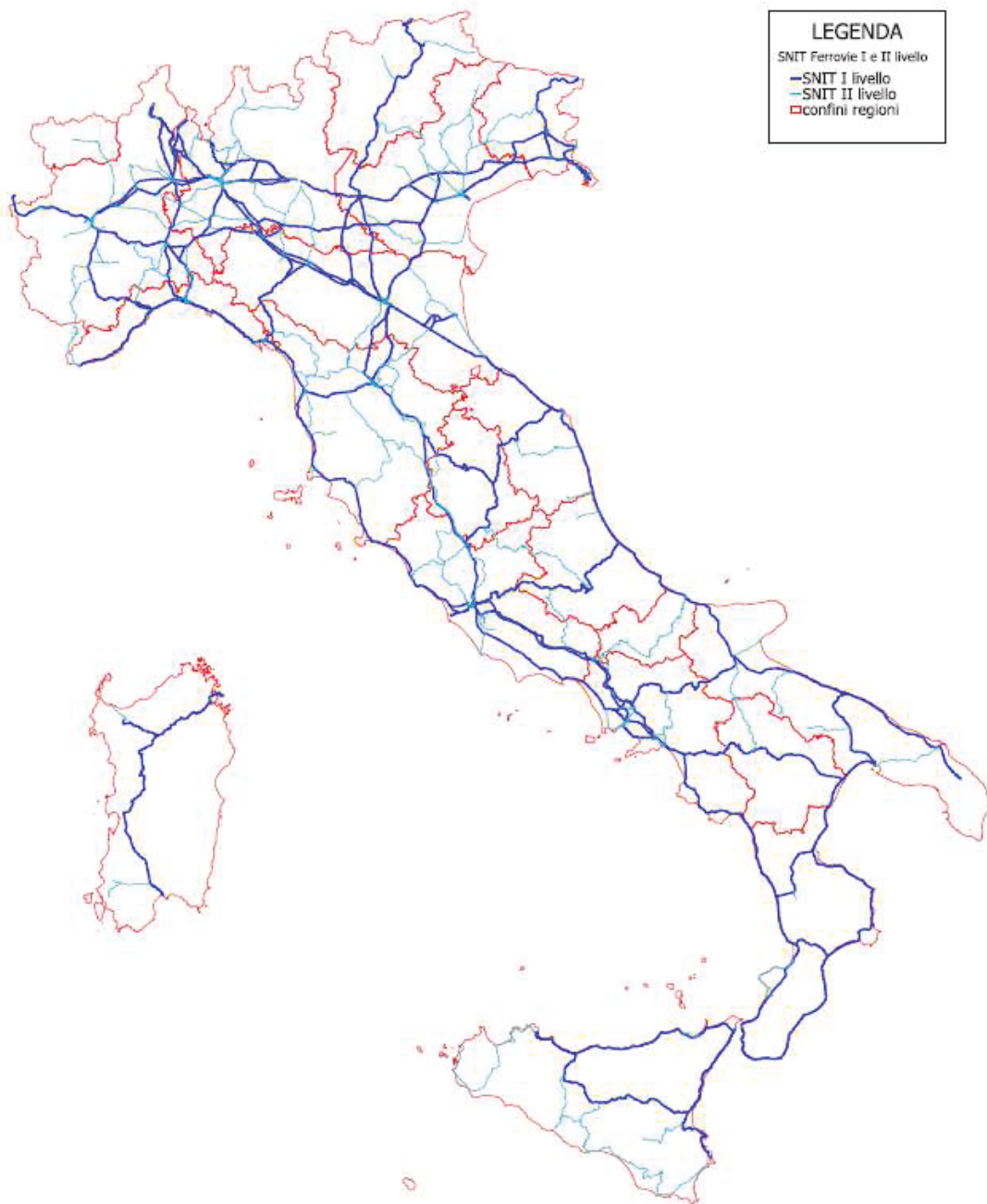
LE FERROVIE

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) di primo livello per la rete ferroviaria di rilevanza nazionale e internazionale è stato definito nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001 e successivamente aggiornato tenendo conto:

- dell'evoluzione dei traffici di lunga percorrenza (passeggeri e merci);
- dell'articolazione funzionale dei quattro corridoi TEN-T che interessano il territorio italiano;
- degli obiettivi di connessione alle principali aree urbane del Paese e ai porti e agli aeroporti appartenenti alla medesima rete TEN-T.

Il Sistema include 48 direttrici funzionali, estese su circa 8.800 km, pari al 44% dell'intera rete nazionale. Tutte le restanti linee, incluse quelle concesse (isolate o meno), formano invece lo SNIT di secondo livello, orientato prevalentemente al supporto dei traffici regionali e/o alla distribuzione capillare della circolazione merci.

Le ferrovie regionali in concessione hanno un'estensione di circa 3.600 km di linee (la rete ferroviaria nazionale gestita da RFI è di circa 17.000 km), gestite da 20 gestori infrastrutturali regionali, alcuni dei quali svolgono anche la funzione di gestore del trasporto ferroviario. Il quadro normativo di interesse per le ferrovie regionali, che vedono un coinvolgimento diretto di RFI, è dettato dall'articolo 47 del decreto-legge n. 50 del 24 aprile 2017, convertito nella legge n. 96 del 21 giugno 2017, in cui viene consentito alle Regioni e ai gestori regionali di sottoscrivere degli accordi con RFI per permettere alla stessa di svolgere interventi per il potenziamento, ammodernamento e la messa in sicurezza della linea, nonché subentrare nella gestione dell'infrastruttura con la possibilità di trasferire la proprietà dell'asset ferroviario a RFI.

FIGURA III.3.3.1: RETE FERROVIARIA DI INTERESSE NAZIONALE – SNIT DI PRIMO E SECONDO LIVELLO

Fonte: STM del MIT.

FIGURA III.3.3.2: FERROVIE REGIONALI IN CONCESSIONE

LE STRADE E LE AUTOSTRADE

La rete stradale e autostradale di rilevanza nazionale e internazionale si estende per circa 30.600 km (rete stradale e autostradale nazionale) e comprende 13 valichi alpini. Di tale rete si è definita la sottorete dello SNIT di primo livello, la cui estensione è di circa 15.300 km. Tale sottorete è stata integrata dalle direttrici di connotazione europea TEN-T “Core” e “Comprehensive” non presenti nello SNIT di primo livello come definito nel PGTL del 2001, nonché aggiornata con ulteriori assi stradali di rilevante interesse, realizzati nel corso degli ultimi anni. La rete stradale italiana si completa con le reti delle strade regionali e provinciali che costituiscono, nel loro insieme, un insostituibile strumento per l’accesso multimodale allo SNIT stesso.

FIGURA III.3.3.3: RETE STRADALE SNIT DI PRIMO E SECONDO LIVELLO

Fonte: STM del MIT.

LE CICLOVIE

Per quanto riguarda le infrastrutture a servizio della mobilità ciclistica, sono due le linee di intervento su cui si stanno ridisegnando e ridefinendo gli investimenti programmati, secondo quanto previsto dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica. La prima riguarda le **connessioni ciclabili tra territori, lungo percorsi regionali, nazionali e internazionali**, dove l'incremento di flussi ciclistici si lega a positive ricadute in termini di conservazione e recupero del paesaggio e di sviluppo turistico. La seconda interessa invece **le aree urbane**, dove si stanno sviluppando percorsi di collegamento tra i quartieri e con i nodi intermodali (Biciplan), da inquadrare nell'ambito dei Piano Urbani di Mobilità Sostenibile.

A livello europeo, il progetto "Eurovelo", promosso da ECF - *European Cyclists' Federation*, mira allo sviluppo di una rete transnazionale di ciclovie, che dal 2012 è inclusa all'interno della rete Europea TEN-T (*Trans-European Transport Network*), aprendo la possibilità dell'accesso alle risorse che la Commissione europea mette a disposizione per il completamento di questa rete strategica. La rete Eurovelo (Figura III.3.3.4), si compone di 16 itinerari, ognuno con un'estensione superiore ai 1.000 km, per un'estensione complessiva di circa 80.000 km.

FIGURA III.3.3.4: RETE EUROVELO

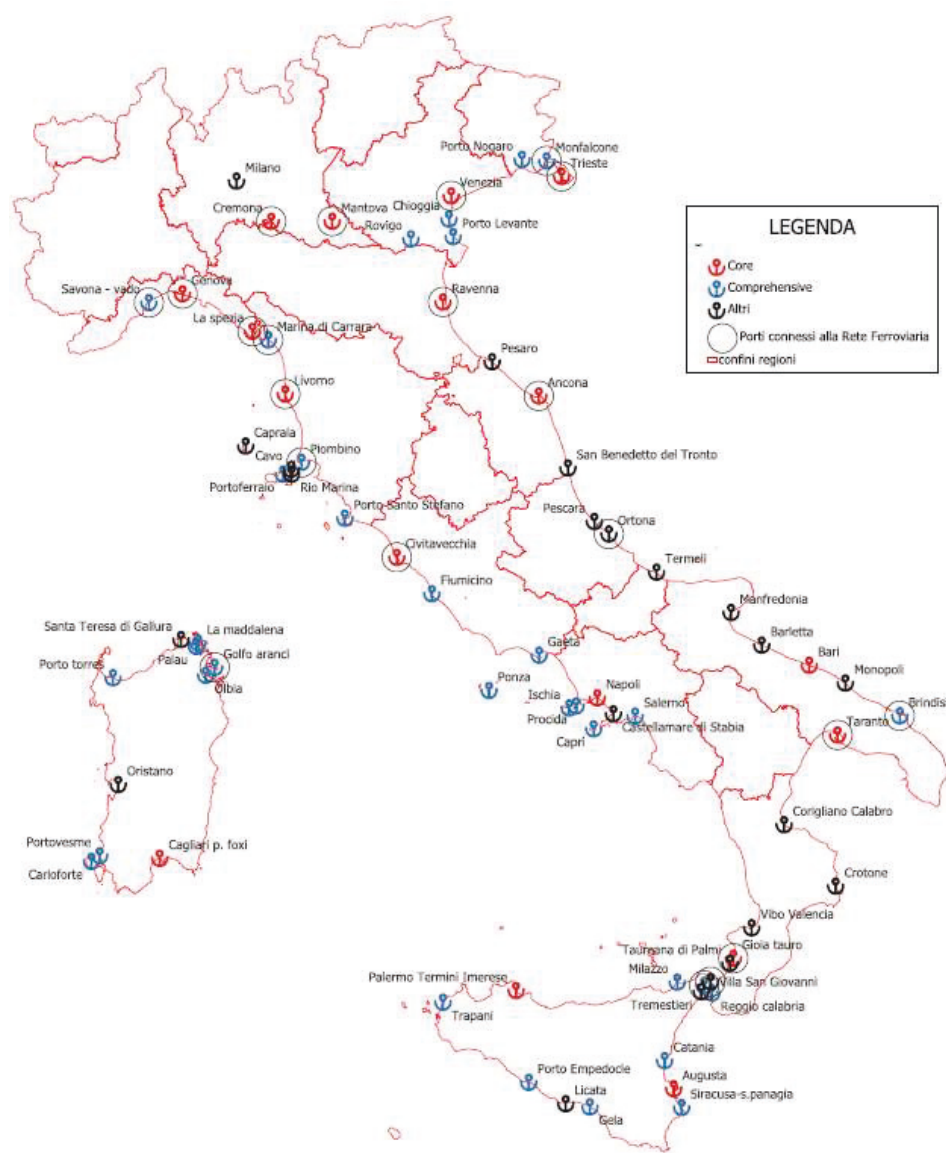


Fonte: EuroVelo.

I PORTI

Coerentemente con le previsioni del Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell’articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124” e del Decreto Legislativo 13 dicembre 2017, n. 232 (“Correttivo porti”), che hanno modificato la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e in aderenza rispetto all’aggiornamento del nuovo Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) intervenuto nel 2017, le Autorità di Sistema Portuale, che includono a loro volta i 58 porti di rilevante interesse economico internazionale e nazionale, costituiscono i nodi di primo livello dello SNIT del settore portuale. Nella figura seguente si rappresenta la rete SNIT dei porti, evidenziando anche il collegamento con la Rete Ferroviaria ove presenti.

FIGURA III.3.5: RETE SNIT DEI PORTI ITALIANI



Fonte: STM del MIT.

TABELLA III.3.3.2: ELENCO ASDP

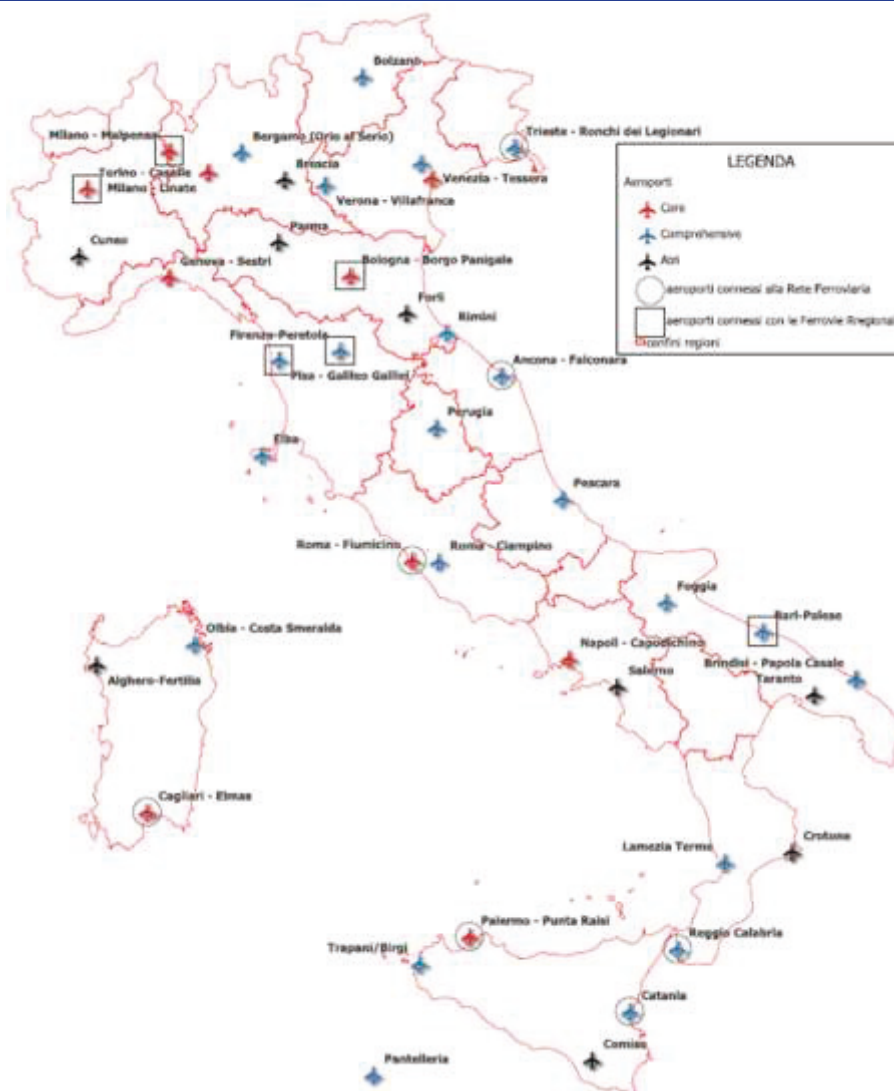
1. **AdSP del Mar Ligure Occidentale**
Porti di Genova, Savona e Vado Ligure
2. **AdSP del Mar Ligure Orientale**
Porti di La Spezia e Marina di Carrara
3. **AdSP del Mar Tirreno Settentrionale**
Porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia
4. **AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale**
Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta
5. **AdSP del Mar Tirreno Centrale**
Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia
6. **AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio**
Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valencia
7. **AdSP del Mar Ionio**
Porto di Taranto
8. **AdSP dello Stretto**
Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria
9. **AdSP del Mare di Sardegna**
Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale)
10. **AdSP del Mare di Sicilia Occidentale**
Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani, Gela e Licata
11. **AdSP del Mare di Sicilia Orientale**
Porti di Augusta e Catania
12. **AdSP del Mare Adriatico Meridionale**
Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli Termoli
13. **AdSP del Mare Adriatico Centrale**
Porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto
(esclusa darsena turistica) e Ortona
14. **AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale**
Porto di Ravenna
15. **AdSP del Mare Adriatico Settentrionale**
Porti di Venezia e Chioggia
16. **AdSP del Mare Adriatico Orientale**
Porti di Trieste e Monfalcone

GLI AEROPORTI

Si sta finalizzando la proposta del nuovo Piano Nazionale Aeroporti (PNA) quale documento di riferimento della pianificazione strategica del settore con orizzonte temporale al 2035, in un percorso di coerenza e permeabilità rispetto ai temi della sostenibilità ambientale, della digitalizzazione e dell'innovazione tecnologica, assi portanti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Di seguito si riporta la situazione attuale degli aeroporti, evidenziando anche i collegamenti con la Infrastruttura ferroviaria nazionale e con le ferrovie regionali ove presenti.

FIGURA III.3.3.6: LA RETE SNIT DEGLI AEROPORTI



Fonte: STM del MIT.

GLI INTERPORTI E LE PIATTAFORME LOGISTICHE

Per quanto riguarda gli **interporti e le piattaforme logistiche di rilevanza nazionale** la cui presenza sul territorio permette la promozione e lo sviluppo del trasporto intermodale e della logistica, lo SNIT di primo livello comprende i terminal multimodali (*Rail-Road Terminal*, RRT) appartenenti alla rete europea Centrale (*Core*) TEN-T come indicati nel nuovo regolamento TEN-T in adozione, mentre quelli di secondo livello sono rappresentati dai terminal multimodali appartenenti alla rete Globale (*Comprehensive*) TEN-T (indicati sempre nel nuovo regolamento).

Nello specifico un Terminal multimodale si inserisce, secondo la normativa vigente, nella rete Globale se rispetta uno dei seguenti criteri:

- garantisce accesso libero a qualsiasi operatore logistico e soddisfa il requisito di un trasbordo annuo di merci “non sfuse” superiore a 800 mila tonnellate o prevede di raggiungerli entro il 2030, ovvero le operazioni di carico di merci “sfuse” superano lo 0,1% del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione europea;
- se in una regione classificata NUTS 2⁵ non esiste né un terminale merci né una piattaforma logistica conforme al punto precedente, viene individuato dallo Stato membro interessato il principale terminale o la piattaforma logistica che garantisce accesso libero a qualsiasi operatore logistico e sia collegato ad almeno due modalità di trasporto della rete TEN-T;

A sua volta un terminal merci è inserito nella Rete Centrale se, oltre a rispettare uno dei criteri di cui sopra, rispetta uno dei seguenti criteri:

- appartiene ad un “nodo urbano principale”⁶;
- è situato in un'area di incrocio o ramificazione di un collegamento ferroviario della rete merci *Core* o è localizzato nelle vicinanze (stesso nodo urbano) di un porto *Core* marittimo o di navigazione interna.

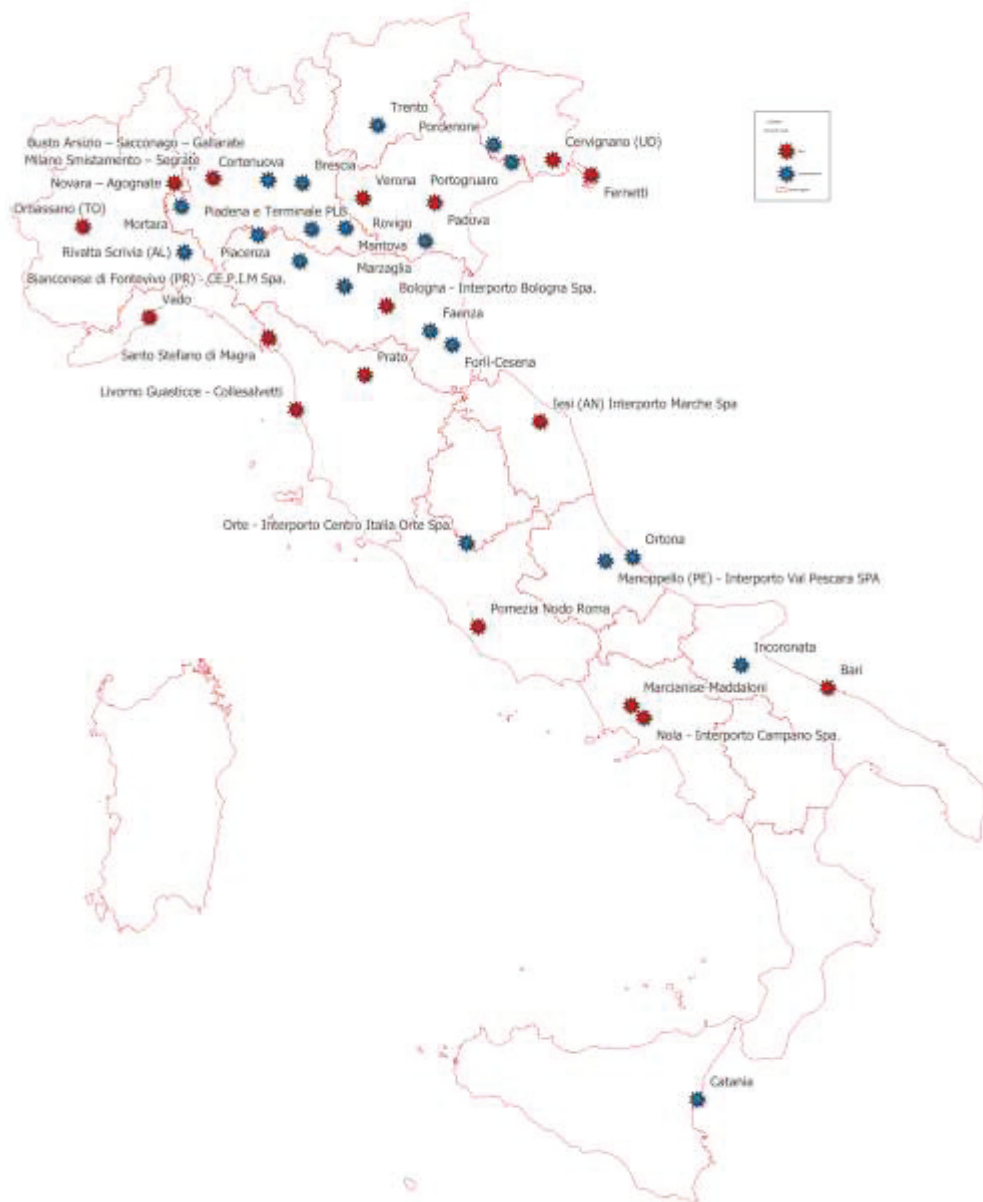
La proposta della Commissione europea di revisione del regolamento, prevede, in aggiunta ai criteri sopra indicati, che un Terminal multimodale possa essere inserito nella rete Globale se è proposto da uno Stato membro sulle basi di analisi di mercato⁷ e di un piano di azione per lo sviluppo di una rete di terminali merci multimodali.

⁵ L'Unione europea ha istituito una nomenclatura statistica comune delle unità territoriali, denominata “NUTS”, per permettere la rilevazione, la compilazione e la diffusione di statistiche regionali armonizzate nell'UE. La classificazione NUTS è gerarchica nella misura in cui suddivide ogni Stato membro in tre livelli: NUTS 1, NUTS 2 e NUTS 3. Il secondo e il terzo livello sono rispettivamente suddivisioni del primo e del secondo livello. Per l'Italia la classificazione NUTS 2 consiste in tutte le Regioni d'Italia e le province autonome di Trento e Bolzano.

⁶ L'Unione europea definisce “Nodo Urbano Principale”: La capitale dello stato membro, ogni “Area Metropolitana” (MEGA in the ESPON9 Atlas 2006), ogni conurbazione superiore a un milione di abitanti corrispondenti a una LUZ (“Larger Urban Zones”, according to Urban Audit and EUROSTAT), la città principale di un'isola/arcipelago appartenente ad una regione NUTS 1 con almeno un 1mln di abitanti.

⁷ Maggiori dettagli sulle analisi si possono trovare nella proposta di revisione del regolamento.

**FIGURA III.3.3.7: LA RETE SNIT DEGLI INTERPORTI SECONDO LA NUOVA PROPOSTA DI RETE EUROPEA TEN-
T DEI RAIL-ROAD TERMINAL (RRT) CORE (PRIMO LIVELLO) E COMPREHENSIVE (SECONDO LIVELLO)**



Fonte: STM del MIT.

III.4. LA DOMANDA DI TRASPORTO DEI PASSEGGERI E DELLE MERCI

A partire dal 2012 si è assistito ad una ripresa della mobilità dei passeggeri, con incrementi degli spostamenti totali di quasi il 3% medio annuo, che ha portato nel 2019 la domanda complessiva a tornare sui livelli precedenti la crisi del 2009. Nel biennio successivo alla crisi economica del 2009 in Italia si sono registrate significative riduzioni dei traffici passeggeri per quasi tutti i modi di trasporto, da quello stradale (-14,2%), a quello ferroviario (-1,8%), passando per il marittimo (-8,7%), con il solo trasporto aereo in crescita del 5,2%.

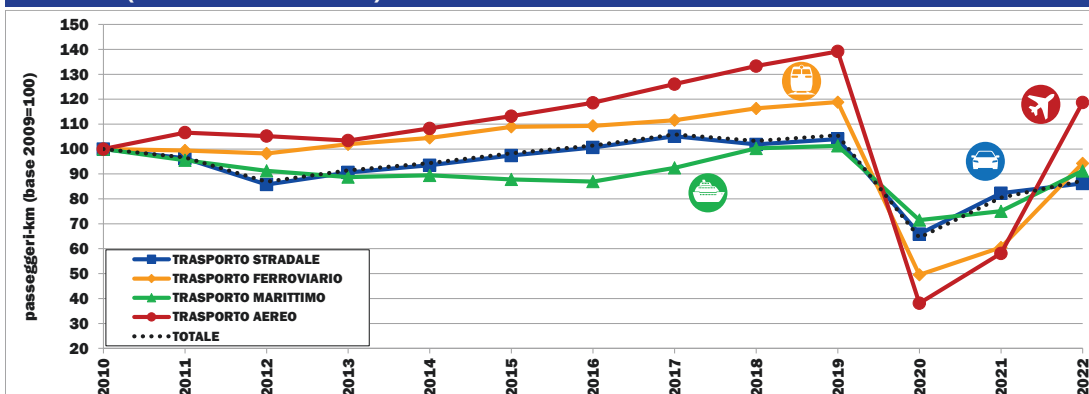
TABELLA III.4.1: ANDAMENTO DELLA DOMANDA NAZIONALE DI PASSEGGERI PER MODO DI TRASPORTO 2010-2022

SETTORE		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO STRADALE (a)	mld pax-km	842,09	810,69	722,19	762,87	787,39	820,18	847,25	885,46	857,73	875,91	554,82	692,81	725,75
	quota %	919%	915%	90,7%	910%	910%	910%	912%	913%	90,6%	90,6%	93,9%	93,9%	90,8%
TRASPORTO FERROVIARIO (b)	mld pax-km	54,68	54,36	53,72	55,73	57,12	59,54	59,77	61,01	63,60	64,98	27,08	33,09	51,56
	quota %	6,0%	6,1%	6,7%	6,6%	6,6%	6,6%	6,4%	6,3%	6,7%	6,7%	4,6%	4,5%	6,4%
TRASPORTO MARIITTIMO (c)	mld pax-km	4,09	3,90	3,73	3,63	3,66	3,59	3,55	3,78	4,10	4,14	2,92	3,07	3,73
	quota %	0,4%	0,4%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%	0,4%	0,5%
TRASPORTO AEREO	mld pax-km	15,73	16,77	16,55	16,26	17,03	17,80	18,65	19,82	20,96	21,89	6,00	9,14	18,66
	quota %	1,7%	1,9%	2,1%	1,9%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,2%	2,3%	1,0%	1,2%	2,3%
TOTALE	mld pax-km	916,58	885,72	796,19	838,49	865,19	901,12	929,22	970,07	946,39	966,92	590,81	738,10	799,70
	var. %	-2,3%	-3,4%	-10,1%	5,3%	3,2%	4,2%	3,1%	4,4%	-2,4%	2,2%	-38,9%	24,9%	8,3%

Nota: sono considerati gli spostamenti di passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano; per il traffico ferroviario è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale. (a) comprende i trasporti collettivi extraurbani, i trasporti su filovie ed autobus urbani, e i trasporti privati; (b) comprende i trasporti su ferrovia, tranvie, metropolitane, funicolari e funivie; (c) comprende la navigazione marittima e quella per vie d'acqua interne.

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti

Nel 2020, a causa della pandemia da COVID-19, si è tornati a valori di domanda complessiva precedenti il *boom* economico degli anni '80-90, con perdite complessive di quasi il 40% in tutti i settori, con punte di quasi il 60% nel comparto ferroviario e di oltre il 70% nel trasporto aereo. Dal 2021 si assiste ad una significativa ripresa dei traffici, in parte rallentata dal perdurare dello *smart-working* e della didattica a distanza (DAD) e, in generale, dagli effetti delle politiche restrittive indotte dalla pandemia, con gli spostamenti totali, che seppur ancora lontani nel 2022 dai valori pre-pandemici (-17,3%), mostrano una confortante crescita media annua del 16,6% e con aumenti in tutti i comparti compresi tra il 13,3% medio annuo del trasporto marittimo ed il 78,3% medio annuo del trasporto aereo.

FIGURA III.4.1: ANDAMENTO DELLA DOMANDA NAZIONALE DI PASSEGGERI PER MODO DI TRASPORTO 2010-2022 (INDICI BASE 2010=100)

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel 2022 le analisi riguardanti il traffico interno di merci evidenziano il superamento, per la prima volta dal 2010, della soglia simbolica delle 200 miliardi di tonnellate-km, con un incremento del 3,4% rispetto all'anno precedente; la serie di dati mette ancora in rilievo l'assoluta prevalenza del trasporto su strada, che nello stesso anno assorbe oltre il 60% delle tonnellate-km di merce complessivamente trasportata (in aumento di 1 punto percentuale rispetto al 2021).

Le percentuali attribuite ai rimanenti modi di trasporto sono, per l'anno 2022, le seguenti:

- 26,6%, in leggerissima flessione rispetto al 27,0% dell'anno precedente, per le vie d'acqua (navigazione marittima e interna);
- 11,5%, quota anch'essa in flessione (era 12,2% nel 2021), per il trasporto ferroviario;
- 0,6% per la modalità aerea, che copre una quota molto esigua (oltre che stabile rispetto all'anno precedente), anche perché dedicata soprattutto al trasporto internazionale delle merci.

TABELLA III.4.2: ANDAMENTO DELLA DOMANDA NAZIONALE DELLE MERCI PER MODO DI TRASPORTO 2010-2022

SETTORE		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO STRADALE (a)	mld tonn-km	134,26	114,74	101,38	102,32	93,71	95,51	92,30	99,12	104,05	114,42	110,25	120,22	126,61
	quota %	64,8%	60,6%	58,6%	59,6%	55,8%	56,7%	53,4%	54,2%	55,8%	58,7%	58,2%	60,2%	61,3%
TRASPORTO FERROVIARIO (b)	mld tonn-km	18,62	19,79	20,24	19,04	20,16	20,78	22,71	22,34	22,07	21,31	20,75	24,26	23,76
	quota %	9,0%	10,4%	11,7%	11,1%	12,0%	12,3%	13,1%	12,2%	11,8%	10,9%	11,0%	12,2%	11,5%
TRASPORTO MARITTIMO (c)	mld tonn-km	53,29	53,85	50,37	49,20	52,93	51,21	56,78	60,07	59,06	58,03	57,42	53,94	54,90
	quota %	25,7%	28,4%	29,1%	28,7%	31,5%	30,4%	32,8%	32,9%	31,7%	29,8%	30,3%	27,0%	26,6%
TRASPORTO AEREO	mld tonn-km	1,01	1,03	0,98	0,99	1,05	1,09	1,17	1,27	1,26	1,22	0,93	1,21	1,24
	quota %	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%	0,5%	0,6%	0,6%
TOTALE	mld tonn-km	207,18	189,40	172,97	171,55	167,85	168,59	172,95	182,79	186,44	194,97	189,34	199,63	206,50
	var. %	4,2%	-8,6%	-8,7%	-0,8%	-2,2%	0,4%	2,6%	5,7%	2,0%	4,6%	-2,9%	5,4%	3,4%

Nota: sono considerati gli spostamenti di merci realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano; per il traffico ferroviario è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale. (a) autotrasporto non inferiore a 50 km; (b) la merce trasportata non include il peso dei carri

privati vuoti e gli spostamenti delle locomotive singole; (c) comprende la navigazione marittima e quella per vie d'acqua interne.

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

I TRAFFICI STRADALI E AUTOSTRADALI

Analizzando più nel dettaglio i **traffici stradali** emerge come, nel 2022, i veicoli individuali (autovetture, motocicli e ciclomotori) abbiano coperto quasi l'88% dei passeggeri-km totali, seguiti dai veicoli di trasporto collettivo (autolinee e filovie) extraurbano con il 10,8% del totale e dai veicoli di trasporto collettivo urbano con solo l'1,4%. Complessivamente, nel 2022 il trasporto collettivo recupera su quello individuale circa 1 punto percentuale rispetto al 2021 e quasi 2 punti percentuali rispetto al 2020, segno di una rinnovata fiducia verso modalità di spostamento condivise.

TABELLA III.4.3: ANDAMENTO DEI TRAFFICI STRADALI DI PASSEGGERI (2010-2022)

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
PRIVATO (autovetture, motocicli e ciclomotori)	mld pax-km	739,87	708,25	620,68	661,10	684,58	717,68	744,93	782,78	755,13	771,62	495,86	615,54	636,96	
	quota %	87,9%	87,4%	85,9%	86,7%	86,9%	87,5%	87,9%	88,4%	88,0%	88,1%	89,4%	88,8%	87,8%	
TRANSPORTO STRADALE	COLLETTIVO URBANO (autolinee e filovie)	mld pax-km	12,09	11,54	10,97	11,02	11,20	10,95	11,02	11,59	11,60	12,11	7,21	7,43	10,10
	quota %	14%	14%	15%	14%	14%	13%	13%	13%	14%	14%	13%	11%	14%	
TRANSPORTO STRADALE	COLLETTIVO EXTRAURBANO (autolinee e filovie)	mld pax-km	90,13	90,91	90,54	90,75	91,61	91,56	91,29	91,09	91,00	92,19	51,75	69,84	78,69
	quota %	10,7%	11,2%	12,5%	11,9%	11,6%	11,2%	10,8%	10,3%	10,6%	10,5%	9,3%	10,1%	10,8%	
TOTALE	mld pax-km	842,09	810,70	722,20	762,87	787,39	820,18	847,24	885,46	857,73	875,91	554,82	692,81	725,75	
	var. %	-2,5%	-3,7%	-10,9%	5,6%	3,2%	4,2%	3,3%	4,5%	-3,1%	2,1%	-36,7%	24,9%	4,8%	

Nota: sono considerati gli spostamenti passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano.

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Con riferimento ai **traffici autostradali**, l'analisi dei *trend* di veicoli-km registrati da AISCAT mostra una crescita media annua totale (veicoli leggeri e pesanti) nel periodo 2013-2019 del 2,0%, che è seguita al periodo post-crisi economica (-9,8% tra 2010 e il 2013). Anche per questo settore la crisi sanitaria ha avuto un impatto rilevante, che si è tradotto in una riduzione per i veicoli leggeri del 32,1% e per i veicoli pesanti del 12,4%. Nel biennio 2021-2022 si è assistito ad una notevole ripresa dei traffici autostradali, con i veicoli leggeri che hanno recuperato circa il 90% dei volumi persi (circa 19 miliardi di veicoli-km dei quasi 21 persi nel 2020), e con i pesanti che invece hanno recuperato anche più di quanto perso (+3,7% tra il 2019 e il 2022), superando per la prima volta nel 2021 quota 20 miliardi di veicoli-km.

TABELLA III.4.4: ANDAMENTO DEI TRAFFICI AUTOSTRADALI PER CATEGORIA (2010-2022)

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
TRASPORTO STRADALE (AUTOSTRADALE)	VEICOLI LEGGERI	mld veic-km	64,50	63,60	59,08	58,18	59,33	61,51	63,51	64,70	64,54	64,69	43,92	55,33	62,80
		quota %	77,5%	77,2%	77,3%	77,4%	77,5%	77,5%	77,4%	77,2%	76,7%	76,4%	71,5%	73,3%	75,2%
		var. %	-0,1%	-1,4%	-7,1%	-1,5%	2,0%	3,7%	3,3%	1,9%	-0,2%	0,2%	-32,1%	26,0%	13,5%
	VEICOLI PESANTI	mld veic-km	18,77	18,75	17,35	16,94	17,25	17,87	18,51	19,14	19,58	19,96	17,49	20,18	20,71
		quota %	22,5%	22,8%	22,7%	22,6%	22,5%	22,5%	22,6%	22,8%	23,3%	23,6%	28,5%	26,7%	24,8%
		var. %	2,2%	-0,1%	-7,5%	-2,3%	1,8%	3,6%	3,6%	3,4%	2,3%	1,9%	-12,4%	6,3%	2,6%
TOTALI	mld veic-km	83,27	82,36	76,42	75,12	76,57	79,38	82,02	83,83	84,13	84,66	61,41	75,50	83,51	
	var. %	0,4%	-1,1%	-7,2%	-1,7%	1,9%	3,7%	3,3%	2,2%	0,4%	0,6%	-27,5%	22,9%	10,6%	

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati AISCAT.

Sulla base delle rilevazioni ufficiali sul trasporto stradale delle merci, nel 2021 il traffico totale annuo di merci sulle strade italiane è di oltre 158 miliardi di tonnellate-km, in aumento dell'8,9% rispetto all'anno precedente e di quasi 5 punti percentuali rispetto ai valori pre-pandemici. Di queste, circa tre quarti del totale - 120 miliardi di tonnellate-km nel 2021, in ulteriore crescita l'anno successivo (+5,3%) - sono trasportate da vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano.

TABELLA III.4.5: ANDAMENTO DEI TRAFFICI STRADALI DELLE MERCI (2010-2022)

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
TRASPORTO STRADALE (a)	AUTOTRASPORTO INTERNO (b)	mld tonn-km	134,26	114,74	101,38	102,32	93,71	95,51	92,30	99,12	104,05	114,42	110,25	120,22	126,61
		quota %	67,3%	73,8%	75,4%	72,7%	71,4%	74,5%	74,8%	75,9%	76,5%	75,6%	75,8%	75,9%	n.d.
TRASPORTO STRADALE (a)	AUTOTRASPORTO INTERNAZIONALE (c)	mld tonn-km	65,12	40,80	33,05	38,40	37,54	32,69	31,07	31,42	31,91	36,98	35,22	38,17	n.d.
		quota %	32,7%	26,2%	24,6%	27,3%	28,6%	25,5%	25,2%	24,1%	23,5%	24,4%	24,2%	24,1%	n.d.
TOTALI		mld tonn-km	199,38	155,54	134,43	140,72	131,25	128,20	123,36	130,54	135,97	151,39	145,47	158,39	n.d.
		var. %	7,1%	-22,0%	-13,6%	4,7%	-6,7%	-2,3%	-3,8%	5,8%	4,2%	11,3%	-3,9%	8,9%	n.d.

Nota: (a) autotrasporto non inferiore a 50 km; (b) sono considerati gli spostamenti di merce realizzati da vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano; (c) trasporti internazionali comprensivi del traffico dei vettori stranieri (EU27 2007-2013, EU28 2013-2020, EU27 dal 2020).

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

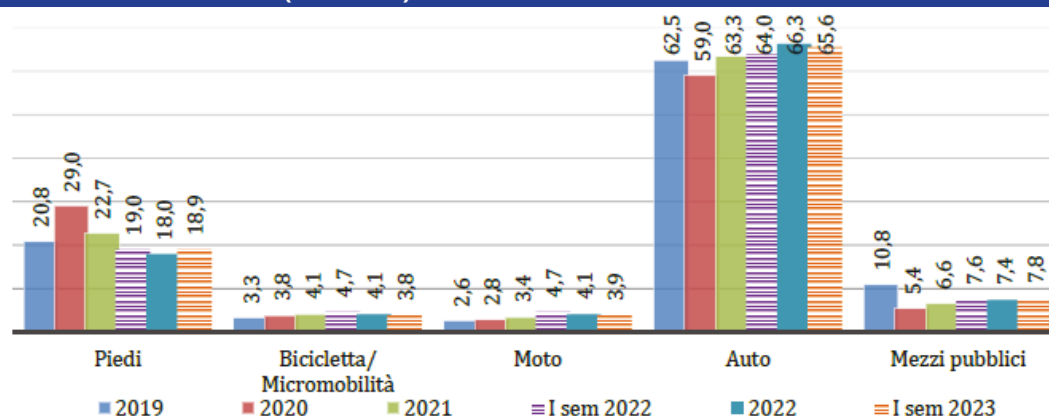
Con riferimento alla **mobilità urbana**, i dati pubblicati da ISFORT segnalano come la modalità individuale motorizzata (auto e moto) sia anche per il 2022 quella maggiormente utilizzata, con il 70,4% del totale, seguita dalla mobilità "dolce" (piedi, bici e micromobilità) con il 22,1% e dal trasporto collettivo con il 7,4%.

Nel primo semestre del 2023 la quota dell'auto, dopo essere scesa al 59,0% nel primo anno della pandemia, recupera oltre 3 punti percentuali in più del livello pre-Covid, riaffermando quindi la posizione dominante nelle preferenze modali degli italiani; nel 2022 e nel primo semestre 2023 i sistemi di trasporto collettivo riconquistano pezzi di mercato, significativi ma ancora lontani dai livelli pre-Covid (7,8% nel 2023 contro il 10,8% del 2019); gli spostamenti pedonali, atteso un fisiologico calo dopo l'esplosione del 2020, scendono nel 2022 di oltre 11 punti percentuali rispetto a due anni prima, portandosi sotto la soglia pre-Covid di quasi 3 punti percentuali.

Gli spostamenti in bicicletta e con soluzioni di micromobilità aumentano del 24,2% tra il 2019 e il 2022; associando questo aumento alla crescita contestuale

della moto (+57,7% nello stesso periodo) si può affermare che la soluzione delle “due ruote”, motorizzate e non, sta diventando un’opzione sempre più robusta nelle scelte modali degli italiani.

FIGURA III.4.2: ANDAMENTO DELLA RIPARTIZIONE MODALE TRAFFICI NELLE AREE URBANE PER MODALITÀ DI TRASPORTO* (2019-2023)



* Nei mezzi privati sono compresi l’auto privata con e senza passeggeri, i mezzi agricoli, l’auto a noleggio e altri mezzi privati. Nei mezzi pubblici sono compresi tutti i mezzi di trasporto collettivi, urbani (autobus urbano, metro, tram ecc.) ed extraurbani (autobus di lunga percorrenza, treno locale e di lunga percorrenza, aereo, traghetto/nave ecc.), nonché altri mezzi, anche individuali, ma a disponibilità pubblica (taxi, NCC, car sharing, piattaforme car pooling). Gli spostamenti si riferiscono sia al trasporto a compensazione economica (Tpi in generale), sia a quello interamente sul mercato (es. treni AV, segmenti del trasporto pubblico su gomma di lunga percorrenza).

Fonte: ISFORT, 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani (2023).

I TRAFFICI FERROVIARI

Il trasporto ferroviario nazionale (composto dalle piccole, medie e grandi imprese ferroviarie) nel 2022 ha trasportato l’87,1% dei passeggeri-km totali dell’intero comparto (oltre 3 punti percentuali in più dell’anno precedente ed in linea con il valore del periodo pre-pandemico), a fronte del 12,9% dei sistemi di trasporto a impianti fissi urbani e metropolitani, suddivisi tra metropolitane (9,3%), tranvie urbane ed extraurbane (3,1%) e funivie/funicolari (0,6%).

TABELLA III.4.6: ANDAMENTO DEI TRAFFICI FERROVIARI DI PASSEGGERI (2010-2022)

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
TRASPORTO FERROVIARIO	FERROVIA (piccole/medie e grandi imprese)	mld pax-km	47,17	46,85	46,76	48,74	49,96	52,21	52,18	53,23	55,49	56,59	22,27	27,69	44,89
		quota %	86,3%	86,2%	87,0%	87,5%	87,5%	87,7%	87,3%	87,3%	87,2%	87,1%	82,2%	83,7%	87,1%
	METROPOLITANA	mld pax-km	5,95	5,85	5,30	5,36	5,39	5,53	5,39	5,56	5,85	6,05	3,40	3,94	4,79
		quota %	10,9%	10,8%	9,9%	9,6%	9,4%	9,3%	9,0%	9,1%	9,2%	9,3%	12,5%	11,9%	9,3%
	TRANVIA (urbana ed extraurbana)	mld pax-km	1,21	1,32	1,32	1,31	1,34	1,38	1,44	1,47	1,51	1,64	1,06	1,17	1,59
		quota %	2,2%	2,4%	2,5%	2,3%	2,4%	2,3%	2,4%	2,4%	2,4%	2,4%	2,5%	3,9%	3,5%
	FUNIVIA e FUNICOLARE	mld pax-km	0,35	0,35	0,34	0,33	0,43	0,43	0,77	0,75	0,75	0,69	0,36	0,29	0,29
		quota %	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,8%	0,7%	1,3%	1,2%	1,2%	1,1%	1,3%	0,9%	0,6%
	TOTALE	mld pax-km	54,68	54,36	53,72	55,73	57,12	59,54	59,77	61,01	63,60	64,98	27,08	33,09	51,56
		var. %	-1,5%	-0,6%	-1,2%	3,8%	2,5%	4,2%	0,4%	2,1%	4,3%	2,2%	-58,3%	22,2%	55,8%

Nota: sono considerati gli spostamenti dei passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano ed è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale.

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

La strategia per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci perseguita negli ultimi anni ha prodotto risultati apprezzabili: pur in un periodo di crescita economica complessiva piuttosto ridotta, il cargo ferroviario merci ha fatto registrare tra il 2014 ed il 2019 un incoraggiante +11% in termini di treni-km prodotti sulla IFN. Tali considerazioni restano valide anche per il primo biennio della pandemia: infatti, se nella media del 2020 la contrazione dei volumi registrata è stata contenuta al 3%, dalla seconda metà del 2020 e per tutto il 2021 si è registrato un forte rimbalzo, cosicché già nel III quadrimestre del 2020 il traffico ferroviario intermodale aveva recuperato i livelli pre-crisi del 2019, **nel 2021 l'aumento rispetto all'anno precedente è stato del +13%, che porta al +9,9% la variazione nei confronti del periodo pre-pandemico.**

TABELLA III.4.7: TOTALE SERVIZI MERCI (COMPRESIVI DI SERVIZI TECNICI LIS)

anno	N° Treni	Treni km	Treni km elettrici	tonn*km merci (peso lordo treno)	var% a/a treni-km	var% a/a ton-km
2018	243.051	47.762.481	46.840.428	46.304.824.737		
2019	243.051	48.962.561	48.035.040	47.227.122.666	2,5%	2,0%
2020	233.764	47.446.196	46.770.317	46.010.371.681	-3,1%	-2,6%
2021	266.675	53.815.720	53.130.071	53.021.181.473	13,4%	15,2%

Fonte: elaborazione RAM S.p.A. su dati RFI - PICWeb.

Le analisi riguardanti il traffico ferroviario di merci per l'anno 2022 evidenziano quasi 24 miliardi di tonnellate-km trasportate - delle quali oltre il 96% dalle grandi imprese - con una riduzione del 2,1% rispetto all'anno precedente ma in netta crescita (+11,5%) rispetto ai volumi registrati prima del COVID-19.

TABELLA III.4.8: ANDAMENTO DEI TRAFFICI FERROVIARI DELLE MERCI 2010-2022

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
TRASPORTO FERROVIARIO (a)	GRANDI IMPRESE	mld tonn-km	15,14	17,28	16,85	17,59	18,12	18,34	22,39	22,06	21,80	20,99	20,35	23,40	22,91
		quota %	81,3%	87,3%	83,2%	92,4%	89,9%	88,3%	98,6%	98,8%	98,8%	98,5%	98,1%	96,4%	96,4%
	PICCOLE/MEDIE IMPRESE	mld tonn-km	3,48	2,51	3,40	1,44	2,03	2,44	0,32	0,27	0,27	0,32	0,40	0,86	0,85
		quota %	8,7%	12,7%	16,8%	7,6%	10,1%	11,7%	1,4%	1,2%	1,2%	1,5%	1,9%	3,6%	3,6%
	TOTALE	mld tonn-km	18,62	19,79	20,24	19,04	20,16	20,78	22,71	22,34	22,07	21,31	20,75	24,26	23,76
		var. %	4,6%	6,3%	2,3%	-6,0%	5,9%	3,1%	9,3%	-1,7%	-1,2%	-3,4%	-2,6%	16,9%	-2,1%

Nota: sono considerati gli spostamenti di merci realizzati mediante vettori nazionali ed internazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano. (a) la merce trasportata non include il peso dei carri privati vuoti e gli spostamenti delle locomotive singole.

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

I TRAFFICI MARITTIMI

Secondo i dati pubblicati da Assoport, nel 2022 l'Italia ha trasportato via mare un totale di oltre 61 milioni di passeggeri, in crescita del 41,5% rispetto all'anno precedente, ma con un disavanzo complessivo ancora del 9,0% rispetto al periodo pre-pandemico.

Analizzando i dati relativi alle singole tipologie di traffico, il **trasporto crocieristico**, dopo aver vissuto un periodo di forte *boom* nel biennio 2017÷2019 (+20,5%), che lo ha visto sfiorare quota 12 milioni di passeggeri annui, ha subito una fortissima battuta d'arresto a causa della pandemia, durante la quale ha perso quasi il 95% dei suoi traffici, in gran parte (circa tre quarti) già recuperati nel 2022. Anche i flussi sui **traghetti**, che prima del COVID-19 crescevano con tassi medi annui del 2,3% (2016÷2019), hanno visto quasi dimezzare i propri traffici, passando tra il 2019 e il 2020 da 18 a 10 milioni di passeggeri annui, in larga parte già recuperati nei due anni successivi (disavanzo residuo del 5,4% rispetto al periodo pre-pandemico). Il **traffico locale**, che nel 2019 aveva accresciuto notevolmente i propri volumi rispetto all'anno precedente (+50,7%), nel 2020 ha perso oltre il 40% dei propri traffici, gran parte dei quali recuperati nel 2022 (-6,0% rispetto al 2019).

TABELLA III.4.9: ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI DI PASSEGGERI (2016-2022)

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
TRASPORTO MARITTIMO	LOCALI	mln pax	21,06	24,46	24,96	37,60	22,17	27,43	35,34
		quota %	43,3%	47,6%	46,9%	55,7%	68,3%	63,3%	57,6%
	TRAGHETTI	mln pax	16,79	17,10	17,43	17,98	9,64	13,49	17,00
		quota %	34,5%	33,3%	32,8%	26,7%	29,7%	31,1%	27,7%
	CROCIERE	mln pax	10,79	9,85	10,78	11,87	0,64	2,44	9,02
		quota %	22,2%	19,2%	20,3%	17,6%	2,0%	5,6%	14,7%
	TOTALE	mln pax	48,65	51,41	53,16	67,45	32,45	43,36	61,36
		var. %	-	5,7%	3,4%	26,9%	-51,9%	33,6%	41,5%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoport.

Le analisi di movimentazioni portuali delle merci per il 2022 vedono un'ulteriore ripresa dei traffici già registrata nell'anno precedente, che segue la netta flessione che ha caratterizzato il settore nel periodo 2017÷2020. **Nel 2022, infatti, l'intero comparto di movimentazione merci (espresso in tonnellate) guadagna il 2,0%, attestandosi a 490,2 milioni di tonnellate**, circa 10 milioni di tonnellate in più dell'anno precedente e di poco superiore (+0,2%) anche al valore registrato nel 2019.

Nel 2022 le **rinfuse liquide** si confermano il settore di trasporto marittimo che movimentava più merci, con 169,0 milioni di tonnellate (pari al 34,5% del totale), un dato che appare in recupero rispetto all'anno precedente (+3,2%), ma ancora in netto calo sia rispetto al 2019 (-7,5%) che alle 188,0 milioni di tonnellate movimentate nel 2017, il valore più alto degli ultimi anni.

Nel 2022 il traffico di **rinfuse solide** ha conosciuto una netta ripresa, arrivando a movimentare oltre 61 milioni di tonnellate (+7,5% rispetto al 2021 ed in crescita del 2,4% anche rispetto a quello registrato nel 2019). Peraltro, quest'ultimo dato

rappresentava il punto finale di una parabola discendente avviata già dal 2016, quando il traffico era stato pari a 68,0 milioni di tonnellate.

TABELLA III.4.10: ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI DELLE MERCI (2016-2022)

SETTORE	TIPOLOGIA		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO MARI TTIMO	RINSUFE LIQUIDE	mln tonn	181,71	188,03	184,01	182,81	156,89	163,81	169,02
		quota %	37,2%	37,8%	37,1%	37,4%	35,4%	34,1%	34,5%
		var. %	-	3,5%	-2,1%	-0,7%	-14,2%	4,4%	3,2%
	RINSUFE SOLIDE	mln tonn	68,02	66,01	65,41	59,66	49,29	56,80	61,07
		quota %	13,9%	13,3%	13,2%	12,2%	11,1%	11,8%	12,5%
		var. %	-	-3,0%	-0,9%	-8,8%	-17,4%	15,2%	7,5%
	MERCIE VARIE	mln tonn	238,78	243,14	246,21	246,86	237,03	260,00	260,06
		quota %	48,9%	48,9%	49,7%	50,4%	53,5%	54,1%	53,1%
		var. %	-	1,8%	1,3%	0,3%	-4,0%	9,7%	0,0%
	TOTALE	mln tonn	488,52	497,18	495,62	489,33	443,21	480,61	490,15
		var. %	-	1,8%	-0,3%	-1,3%	-9,4%	8,4%	2,0%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoporti.

Nel 2022 il settore **Ro-Ro** ha movimentato poco meno di 121 milioni di tonnellate di merce, in aumento del 7,7% rispetto al 2019, con una leggera flessione (-1,4%) rispetto all'anno precedente che ha comunque permesso al mercato Ro-Ro di confermarsi il secondo comparto del trasporto merci marittimo per tonnellate movimentate, seppur di poco rispetto ai **container**; quest'ultimi, con circa 119,5 milioni di tonnellate movimentate nel 2022, si confermano a loro volta in *trend* positivo per tutto il periodo 2018÷2022, con una crescita media annua di quasi 2 punti percentuali.

TABELLA III.4.11: ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI DELLE MERCI (2016-2022)

SETTORE	TIPOLOGIA		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO MARI TTIMO	MERCIE VARIE	mln tonn	238,78	243,14	246,21	246,86	237,03	260,00	260,06
		var. %	-	1,8%	1,3%	0,3%	-4,0%	9,7%	0,0%
	di cui in contenitore	mln tonn	117,51	115,35	111,07	111,30	114,31	117,01	119,55
		quota %	49,2%	47,4%	45,1%	45,1%	48,2%	45,0%	46,0%
		var. %	-	-1,8%	-3,7%	0,2%	2,7%	2,4%	2,2%
	di cui RO-RO	mln tonn	98,68	106,15	113,51	112,19	106,33	122,57	120,85
		quota %	41,3%	43,7%	46,1%	45,4%	44,9%	47,1%	46,5%
		var. %	-	7,6%	6,9%	-12%	-5,2%	15,3%	-1,4%
	di cui altre merci varie	mln tonn	22,59	21,64	21,63	23,37	16,39	20,42	19,66
		quota %	9,5%	8,9%	8,8%	9,5%	6,9%	7,9%	7,6%
		var. %	-	-4,2%	-0,1%	8,1%	-29,9%	24,6%	-3,7%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoporti.

La movimentazione container nazionale nel 2022 è pari a 11,6 milioni di TEU (+2,4% sul 2021), il dato più alto degli ultimi anni, a testimonianza di una crescita quasi continua del settore (+1,5% medio annuo). La crisi pandemica, la discrepanza tra domanda di consumo e offerta di trasporto e il conseguente aumento dei noli marittimi non sembra aver particolarmente colpito il settore container in Italia, ma va notato come ad una netta ripresa del traffico espresso in TEU non corrisponde una altrettanto vigorosa tendenza del movimentato container in tonnellate, elemento che segnala una non corretta gestione della flotta dei container vuoti.

TABELLA III.4.12: ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI DELLE MERCI (2016-2022)

SETTORE	TIPOLOGIA		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO MARRITTIMO	TEU	mln	10,57	10,67	10,61	10,78	10,69	11,30	11,57
		var. %	-	0,9%	-0,6%	1,7%	-0,9%	5,7%	2,4%
	RO-RO	mln	4,51	4,05	4,53	5,62	5,11	6,30	6,43
		var. %	-	-10,3%	12,0%	24,0%	-9,0%	23,2%	2,1%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoport.ri.

I TRAFFICI AEROPORTUALI

Il sistema aeroportuale italiano, tra i settori più colpiti dalla pandemia e dalle conseguenti restrizioni alla libera circolazione tra Stati, ha chiuso il 2022 con circa 164 milioni di passeggeri, un valore più che raddoppiato rispetto ad un anno prima, ma ancora abbastanza lontano dai volumi movimentati prima della pandemia (-14,8% rispetto al 2019).

Ad essere maggiormente penalizzate, secondo i dati pubblicati da Assaeroporti, restano le **destinazioni internazionali extra-UE ed UE** (rispettivamente in aumento del 233,7% e 139,1% sul 2021, ma ancora in calo rispettivamente del 5,1% e 27,4% rispetto al periodo pre-COVID-19) mentre più contenuto, ma comunque significativo, il calo con i **voli domestici** (-0,5% rispetto al 2019, seppur in aumento del 52,8% rispetto al 2021), che nel 2022 hanno registrato la quota del 39% del traffico complessivo (a fronte del 52% dell'anno precedente).

TABELLA III.4.13: ANDAMENTO DEI TRAFFICI AEREI DI PASSEGGERI (2010-2022)

SETTORE	CATEGORIA		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO AEREO	NAZIONALI	mln pax	59,23	63,42	60,13	56,38	57,75	58,59	60,09	61,92	63,95	64,39	24,91	41,93	64,09
		quota %	42,4%	42,7%	41,0%	39,2%	38,4%	37,3%	36,5%	35,3%	34,5%	33,4%	47,2%	52,1%	39,0%
		var. %	5,9%	7,1%	-5,2%	-6,2%	2,4%	1,5%	2,6%	3,0%	3,3%	0,7%	-6,13%	68,3%	52,8%
	INTERNAZIONALI EXTRA-UE	mln pax	26,66	27,08	28,26	29,10	26,98	22,23	22,77	24,77	28,03	30,82	5,80	8,77	29,26
		quota %	19,1%	18,2%	19,3%	20,2%	18,0%	14,2%	13,8%	14,1%	15,1%	16,0%	11,0%	10,9%	17,8%
		var. %	11,3%	1,6%	4,4%	3,0%	-7,3%	-17,6%	2,4%	8,8%	13,2%	9,9%	-8,12%	51,3%	233,7%
	INTERNAZIONALI UE (inclusa Svizzera)	mln pax	52,64	57,21	57,46	57,76	64,95	75,62	81,18	88,09	93,01	97,22	21,90	29,52	70,58
		quota %	37,7%	38,5%	39,2%	40,1%	43,2%	48,2%	49,4%	50,3%	50,2%	50,4%	41,5%	36,7%	43,0%
		var. %	6,2%	8,7%	0,4%	0,5%	12,5%	16,4%	7,4%	8,5%	5,6%	4,5%	-7,75%	34,8%	139,1%
	TRANSITI DIRETTI	mln pax	1,03	0,77	0,76	0,64	0,58	0,47	0,40	0,37	0,42	0,42	0,15	0,19	0,40
		quota %	0,7%	0,5%	0,5%	0,4%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%
		var. %	1,5%	-25,7%	-0,5%	-16,0%	-9,7%	-18,4%	-16,6%	-7,3%	15,0%	-1,3%	-63,2%	24,2%	10,8%
TOTALE	mln pax	139,56	148,47	146,61	143,88	150,25	156,91	164,44	175,15	185,42	192,85	52,76	80,42	164,33	
	var. %	7,0%	6,4%	-1,3%	-1,9%	4,4%	4,4%	4,8%	6,5%	5,9%	4,0%	-72,6%	52,4%	104,4%	

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assaeroporti.

Le merci movimentate mediante trasporto aereo nel 2022 in Italia sono pari a poco più di 1,1 milioni di tonnellate, con una crescita dell'1,7% rispetto al 2021 ed in linea con i valori pre-pandemici del 2019 (+0,3%).

TABELLA III.4.14: ANDAMENTO DEI TRAFFICI AEREI DELLE MERCI (2010-2022)

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
TRASPORTO AEREO	MERCİ AVİO	k tonn	811,2	827,2	784,5	800,9	854,2	897,5	964,1	1.060,9	1.056,6	1.016,6	768,5	1.018,2	1.034,4
		quota %	88,3%	88,0%	87,7%	88,3%	89,7%	91,1%	92,4%	92,6%	92,7%	92,1%	91,3%	93,5%	93,4%
		var. %	20,2%	2,0%	-5,2%	2,1%	6,7%	5,1%	7,4%	10,0%	-0,4%	-3,8%	-24,4%	32,5%	16%
	MERCİ SUPERFICIE	k tonn	37,1	50,1	49,9	48,8	40,6	34,3	34,0	38,9	34,5	30,1	17,2	18,8	22,0
		quota %	4,0%	5,3%	5,6%	5,4%	4,3%	3,5%	3,3%	3,4%	3,0%	2,7%	2,0%	1,7%	2,0%
		var. %	43,7%	35,1%	-0,3%	-2,2%	-16,9%	-16,4%	-0,9%	14,4%	-11,2%	-12,8%	-43,0%	9,3%	17,1%
	POSTA	k tonn	70,5	62,6	59,7	57,8	57,3	53,7	45,3	45,4	48,6	56,9	56,2	51,8	51,1
		quota %	7,7%	6,7%	6,7%	6,4%	6,0%	5,4%	4,3%	4,0%	4,3%	5,2%	6,7%	4,8%	4,6%
		var. %	-9,3%	-11,2%	-4,6%	-3,2%	-0,9%	-6,3%	-16,6%	0,2%	7,1%	17,0%	-13%	-7,8%	-14%
TOTALE	k tonn	918,8	939,8	894,1	907,5	952,1	985,5	1.043,4	1.145,2	1.139,8	1.103,7	841,9	1.088,8	1.107,5	
	var. %	18,0%	2,3%	-4,9%	1,5%	4,9%	3,5%	5,9%	9,8%	-0,5%	-3,2%	-23,7%	29,3%	1,7%	

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assaeroporti.

Nel 2022, secondo i dati pubblicati da ISTAT, le tonnellate in arrivo negli aeroporti italiani sono il 43,6% del totale movimentato, il restante 56,4% sono quelli in partenza, mentre per il mercato nazionale le quote degli arrivi e delle partenze sono pressoché identiche (49,7% e 50,3%).

TABELLA III.4.15: ANDAMENTO DEI TRAFFICI AEREI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI DELLE MERCI (2010-2022)

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
TRASPORTO AEREO INTERNAZ.	PARTENZE	k tonn	406,1	435,6	422,2	436,0	464,5	511,5	558,6	597,6	589,4	568,3	391,9	523,7	547,9
		quota %	52,9%	55,3%	56,8%	56,4%	56,6%	58,8%	59,5%	58,8%	57,9%	58,0%	55,1%	54,6%	56,4%
		var. %	21,7%	7,3%	-3,1%	3,3%	6,5%	10,1%	9,2%	7,0%	-14%	-3,6%	-31,0%	33,7%	4,6%
	ARRIVI	k tonn	361,1	351,7	320,6	337,5	356,5	358,9	380,5	419,3	428,6	410,9	319,5	436,3	424,4
		quota %	47,1%	44,7%	43,2%	43,6%	43,4%	41,2%	40,5%	41,2%	42,1%	42,0%	44,9%	45,4%	43,6%
		var. %	17,2%	-2,6%	-8,9%	5,3%	5,6%	0,7%	6,0%	10,2%	2,2%	-4,1%	-22,2%	36,6%	-2,7%
	TOTALE	k tonn	767,1	787,4	742,7	773,5	820,9	870,3	939,1	1.016,9	1.018,0	979,2	711,4	960,1	972,3
		var. %	19,5%	2,6%	-5,7%	4,1%	6,1%	6,0%	7,9%	8,3%	0,1%	-3,8%	-27,4%	35,0%	1,3%
	TRASPORTO AEREO INTERNO	PARTENZE	k tonn	57,1	51,6	50,8	42,7	45,9	35,3	36,3	35,9	36,9	38,4	35,0	47,0
quota %			52,3%	51,1%	50,4%	53,2%	52,1%	50,4%	50,3%	51,7%	52,3%	50,9%	51,2%	51,0%	50,3%
var. %			5,5%	-9,5%	-16%	-16,0%	7,6%	-23,1%	2,8%	-10%	2,8%	3,9%	-8,7%	34,2%	7,5%
ARRIVI		k tonn	52,1	49,4	49,9	37,6	42,2	34,7	35,9	33,5	33,6	37,0	33,4	45,2	49,9
		quota %	47,7%	48,9%	49,6%	46,8%	47,9%	49,6%	49,7%	48,3%	47,7%	49,1%	48,8%	49,0%	49,7%
		var. %	2,0%	-5,3%	12%	-24,8%	2,3%	-17,7%	3,2%	-6,6%	0,3%	10,2%	-9,7%	35,3%	10,4%
TOTALE		k tonn	109,2	101,0	100,7	80,2	88,1	70,0	72,1	69,4	70,5	75,4	68,4	92,2	100,4
		var. %	3,8%	-7,5%	-0,2%	-20,3%	9,8%	-20,5%	3,0%	-3,8%	1,6%	6,9%	-9,2%	34,7%	8,9%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati ISTAT.

I SERVIZI DI SHARING MOBILITY

La *sharing mobility* comprende l'utilizzo condiviso di un veicolo (automobile, ciclomotore, bicicletta, monopattino), che aumenta le possibilità di spostarsi senza dover possedere il veicolo che si utilizza e, di conseguenza, ridurre le esternalità negative legate al suo uso. Spesso questa forma di mobilità è offerta attraverso servizi di mobilità dedicati nella versione classica *Station Based* (SB) oppure nella più recente versione *Free Floating* (FF).

Secondo i dati pubblicati dall'Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility, promosso (tra gli altri) dal MIT, nel 2022 la *sharing mobility* in Italia è risultata, non solo in ripresa rispetto alla flessione indotta dalla pandemia, ma addirittura in periodo di notevole espansione. Nel 2020 la forte contrazione della domanda di mobilità, causata dalle misure di contenimento del virus, aveva di fatto indotto un calo complessivo delle percorrenze di oltre il 30% nell'**insieme dei servizi di *sharing mobility***; a distanza di due anni le percorrenze totali, già completamente recuperate nel 2021 (+0,2% rispetto al pre-COVID), nel 2022 hanno fatto registrare un notevole incremento (+46,6% rispetto all'anno precedente).

Nel 2022 erano presenti in Italia all'incirca 211 servizi di *sharing mobility*, circa quattro volte quelli presenti nel 2015, dei quali quasi la metà costituiti dai **monopattini in condivisione**, che da soli quotano il 47% sul totale dei servizi attivi (3 punti percentuali in più rispetto ad un anno prima) e poco meno della metà (44%) del totale di veicoli condivisi disponibili (in flessione però di 8 punti percentuali rispetto al 2021). Anche per quanto riguarda il numero complessivo di noleggi, dopo il calo registrato nel 2020 (-22,1%), che aveva interrotto un *trend* positivo costante da anni (crescita media annua del 22,7% dal 2015 al 2019), nel biennio post-COVID 2021÷2022 torna a crescere con un tasso medio annuo del 50,8%.

Fa da contraltare la continua riduzione di offerta di veicoli di ***car-sharing*** (-10,2% medio annuo nel triennio 2020÷2022) ed imputabile sia alla flessione generalizzata della domanda con automobile, che è quella che ha risentito maggiormente delle restrizioni alla mobilità, sia della riluttanza ad utilizzare veicoli non sempre sanificati. Di contro, la domanda di ***bike-sharing*** si presenta in crescita nel 2022, sia nei noleggi (+73,8%) che nelle percorrenze (+113,3%), con valori persino superiori a quelli pre-pandemici. Lo ***scooter-sharing*** è caratterizzato, da una parte, da un'offerta di servizi e veicoli rispettivamente in calo nel 2022 del 12,0% e dell'1,3% rispetto all'anno precedente, dall'altra da una domanda in crescita sia in relazione ai noleggi che alle percorrenze (rispettivamente +45,9% e +39,8% rispetto al 2021).

TABELLA III.4.16: ANDAMENTO DEI SERVIZI DI SHARING MOBILITY IN ITALIA (2015-2022)

SETTORE	CATEGORIA	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
SHARING MOBILITY	Carsharing SB	Servizi	16	17	14	18	19	22	23	26
		Veicoli	959	997	1.058	1.174	1.255	1.293	1.229	1.298
		Noleggi (mln)	0,21	0,21	0,22	0,27	0,36	0,24	0,29	0,30
		Percorrenze (mln km)	7,25	8,53	7,39	8,29	8,99	6,15	6,90	8,05
	Carsharing FF	Servizi	11	13	15	22	23	19	21	23
		Veicoli	4.293	5.828	6.621	6.787	7.009	5.989	5.414	4.693
		Noleggi (mln)	6,29	7,91	9,36	11,81	11,99	6,24	5,70	6,13
		Percorrenze (mln km)	41,65	53,48	63,32	80,68	88,66	51,70	56,20	75,07
	Bikesharing SB	Servizi	24	24	24	24	26	25	22	20
		Veicoli	8.409	8.814	9.064	9.543	10.892	9.941	9.800	9.172
		Noleggi (mln)	5,85	7,42	7,60	6,40	5,30	2,78	3,40	4,21
		Percorrenze (mln km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	12,94	6,63	6,90	9,52
Bikesharing FF	Servizi	-	-	7	9	13	14	15	21	
	Veicoli	-	-	22.140	14.700	22.480	24.764	17.800	39.395	
	Noleggi (mln)	-	-	2,79	5,93	7,46	2,97	4,60	9,69	
	Percorrenze (mln km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	9,34	4,26	7,70	21,62	
Scootersharing	Servizi	2	4	3	8	10	14	25	22	
	Veicoli	150	640	500	2.240	5.070	7.360	8.900	8.782	
	Noleggi (mln)	0,10	0,23	0,26	0,99	2,92	2,20	3,00	4,38	
	Percorrenze (mln km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	13,07	9,28	14,40	20,13	
Monopattini in sharing	Servizi	-	-	-	-	14	64	84	99	
	Veicoli	-	-	-	-	4.650	35.550	45.900	49.780	
	Noleggi (mln)	-	-	-	-	-	7,42	17,80	24,84	
	Percorrenze (km)	-	-	-	-	-	14,45	41,20	61,09	
TOTALE	Servizi	53	58	63	81	105	158	190	211	
	Veicoli	13.811	16.279	39.383	34.444	51.356	84.897	89.043	113.120	
	Noleggi (mln)	12,45	15,78	20,23	25,41	28,03	21,84	34,79	49,54	
	Percorrenze (km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	133,00	92,47	133,30	195,48	

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Osservatorio Nazionale della *Sharing Mobility*.

LE TENDENZE DURANTE LA PANDEMIA DA COVID-19 E IN PROSPETTIVA






Dall'analisi condotta a partire dai dati messi a disposizione dagli operatori multimodali nazionali e dalle Direzioni Generali del MIT è possibile desumere i principali impatti che la diffusione del COVID-19, le politiche di regolamentazione/limitazione della mobilità e la campagna vaccinale hanno prodotto sulla domanda di spostamento (passeggeri e merci) e sulla sua ripartizione modale, nonché le tendenze nel post-Covid 19 sino a tutto il 2023. In particolare, guardando ai dati relativi alle variazioni percentuali su base annuale del 2023 (periodo gennaio-ottobre solo nel caso del trasporto marittimo) rispetto al 2019 emerge che:

- **TRASPORTO STRADALE: i traffici dei veicoli leggeri e degli autobus su rete ANAS mostrano una tendenza positiva, con i leggeri ancora inferiori del 5% a quelli del 2019 (a fronte di una contrazione del 6%, 10% e 22% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), e con gli autobus addirittura superiori del 5% ai valori pre-pandemici (a fronte di una riduzione del 3%, 8% e 28% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente). Analoga tendenza si osserva per i traffici sulla**

rete delle autostrade in concessione che, nel 2023, hanno recuperato i valori del 2019 (+2% contro -4%, -15% e -32% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente). I traffici dei veicoli pesanti su rete ANAS sono anch'essi in linea rispetto a quelli del 2019 (come già nel 2022 e 2021), quelli sulla rete delle autostrade in concessione sono superiori del 4% ai valori del 2019 (in trend positivo con i valori +3%, +0% e -14% registrati nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente);

- **TRASPORTO FERROVIARIO:** a fronte di una contrazione dell'offerta di servizi AV del 4% rispetto al 2019 (-10%, -36% e -45% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), il traffico passeggeri risulta superiore del 2% a quello del 2019 (-16%, -62% e -70% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente). Inoltre, a fronte di un incremento del 2% dei servizi IC/ICN erogati rispetto al 2019 (+0, -1% e -23% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), i traffici passeggeri risultano anch'essi superiori a quelli del 2019 (+10% contro -10%, -43% e -58% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente);
- **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE:** con riferimento ai traffici ferroviari regionali di Trenitalia, a fronte di una contrazione dei servizi del 10% rispetto al 2019 (-10%, -11% e -22% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), i traffici passeggeri sono inferiori del 13% a quelli del 2019 (-26%, -47% e -57% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente). Con riferimento al TPL su gomma, a fronte di una riduzione dei servizi del 18% rispetto al 2019, i traffici passeggeri sono inferiori del 20% a quelli del 2019 (-37%, -48% e -57% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente);
- **TRASPORTO AEREO:** a fronte di una contrazione dell'offerta di voli aerei nazionali e internazionali del 2% rispetto al 2019 (-11%, -42% e -57% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), i traffici passeggeri sono superiori del 2% a quelli del periodo pre-pandemico (-15%, -58% e -73% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), mentre quelli merci sono inferiori dell'1% (+0%, -1% e -24% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente);
- **TRASPORTO MARITTIMO:** nel periodo gennaio-ottobre 2023 i traffici passeggeri su traghetti sono superiori del 23% rispetto a quelli del periodo pre-pandemico (+15%, -10% e -29% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), quelli su crociere superiori del 4% (-33%, -82% e -95% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente).

TABELLA III.4.17: SINTESI DELLE VARIAZIONI PERCENTUALI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ E DELL'OFFERTA DI SERVIZI DEL 2023, 2022, 2021 E 2020 RISPETTO AL 2019

			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2019	Var. % 2022 - 2019	Var. % 2023 - 2019
TRASPORTO STRADALE 	VEICOLI LEGGERI	ANAS	-22%	-10%	-6%	-5%
		AUTOSTRADALE	-32%	-15%	-4%	+2%
	AUTOBUS	ANAS	-28%	-8%	-3%	+5%
	VEICOLI PESANTI	ANAS	-9%	0%	0%	+1%
		AUTOSTRADALE	-14%	0%	+3%	+4%
TRASPORTO FERROVIARIO 	DOMANDA PASSEGGERI	AV	-70%	-62%	-16%	+2%
		IC/ICN	-58%	-43%	-10%	+10%
	OFFERTA SERVIZI	AV	-45%	-36%	-10%	-4%
		IC/ICN	-23%	-1%	0%	+2%
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 	DOMANDA	FERRO	-57%	-47%	-26%	-13%
		GOMMA	-57%	-48%	-37%	-20%
	OFFERTA SERVIZI	FERRO	-22%	-11%	-10%	-10%
		GOMMA	-	-	-	-18%
TRASPORTO AEREO 	DOMANDA	PASSEGGERI	-73%	-58%	-15%	+2%
		MERCI	-24%	-1%	0%	-1%
	OFFERTA SERVIZI	MOVIMENTI	-57%	-42%	-11%	-2%
			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2019	Var. % 2022 - 2019	Var. % 2023 - 2019 (gen-ott)
TRASPORTO MARITTIMO 	DOMANDA PASSEGGERI	TRAGHETTI	-29%	-10%	+15%	+23%
		CROCIERE	-95%	-82%	-33%	+4%

Fonte: STM del MIT - Osservatorio sulle tendenze di mobilità di passeggeri e merci (IV trimestre 2023).

III.5. LA RIMODULAZIONE DEL PNRR E DEL PNC

La rimodulazione del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza (Pnrr)

In data 8 dicembre 2023, il Consiglio dell'Unione europea ha approvato la revisione del PNRR secondo la proposta della Commissione europea COM (2023) 765 final, formulata dallo Stato italiano ai sensi dell'art. 21 del Regolamento (UE) 2021/241. Tale approvazione è il risultato del lavoro congiunto con la Commissione, avviato il 7 agosto 2023 con la presentazione, da parte del Governo italiano, della proposta di modifica comprensiva del nuovo capitolo REPowerEU.

La rimodulazione del PNRR di competenza del MIT è avvenuta a dotazione complessiva sostanzialmente invariata (39,8 miliardi di euro contro i precedenti 39,7 miliardi) con una ricomposizione degli investimenti avvenuta riallocando parte delle risorse liberate da progetti non più perseguibili nell'ambito dell'orizzonte temporale di Piano (che troveranno copertura tramite altre fonti di finanziamento) verso altre linee di intervento ritenute prioritarie e conseguili entro il 2026.

Sono stati introdotti quattro nuovi investimenti, i primi due dei quali nel capitolo REPowerEU, per un finanziamento complessivo di circa 1,6 miliardi:

- Rafforzamento delle flotte regionali di treni a basse emissioni (trazione elettrica e a idrogeno) (1 miliardo).
- *Cold Ironing* ovvero l'elettificazione delle banchine portuali per alimentare le navi in sosta con energia elettrica (400 milioni).
- Velocizzazione delle connessioni ferroviarie interregionali (203 milioni).
- Supporto alla certificazione e alle attività di e-procurement dettate dalla digitalizzazione dei contratti pubblici (9 milioni).

Un ulteriore miliardo di euro è andato a rafforzare l'investimento nella riduzione delle perdite idriche, mentre altri 162 milioni finanziano l'aumento degli investimenti in nuovi treni per il trasporto pubblico locale e il servizio intercity al Sud.

La rimodulazione del Piano nazionale complementare al Pnrr (PNC)

Ai principali strumenti di finanziamento del Next Generation-EU confluiti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), con il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazione dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, sono state aggiunte risorse nazionali, per un importo complessivo di competenza del MIT pari a 9.760 milioni di euro, per ulteriori interventi e investimenti da attuare nell'ambito di un Piano nazionale complementare al PNRR (PNC), vincolando la realizzazione degli stessi entro il 2026, in analogia al termine temporale previsto nel PNRR.

Recentemente, con il decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, nell'ambito dell'emanazione di ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e del PNC, all'art. 1, co. 2, è stata prevista, entro il 31 marzo 2024 e successivamente (a regime) con cadenza semestrale, la presentazione di un'informativa al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) da parte del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, relativamente ai costi afferenti alla realizzazione degli interventi ricompresi nel PNC.

Con tale finalità, è stato quindi indicato che, entro il 17 marzo 2024 e successivamente (a regime) con cadenza semestrale, ciascuna amministrazione titolare di interventi di ambito PNC trasmetta una ricognizione degli interventi in via di realizzazione, completa tra l'altro dell'indicazione del relativo stato procedurale di attuazione, ivi inclusa l'indicazione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, nonché dei pagamenti effettuati. Al comma 3 del medesimo articolo è stato previsto altresì che, con un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, siano individuati gli eventuali interventi relativi al PNC oggetto di definanziamento in ragione del mancato perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, rendendosi contestualmente indisponibili le relative risorse.

IV. I FOCUS STRATEGICI

IV.1. IL PONTE SULLO STRETTO

L'opera di attraversamento stabile dello Stretto di Messina (Ponte sullo Stretto) si inserisce nel tracciato del Corridoio Europeo Ten-T Scandinavo-Mediterraneo e rappresenta un'opera strategica anche a livello di politiche di coesione nazionali, in quanto capace di ridurre il divario fra il centro-nord e il sud e il ritardo nello sviluppo economico e produttivo delle regioni meno favorite.

Il "Ponte sullo Stretto" si caratterizza come un vero e proprio simbolo della mobilità del futuro che, oltre ad abbattere sensibilmente i tempi di percorrenza, avrà un impatto significativo sulla riduzione delle emissioni inquinanti, in particolare quelle riferibili ai gas climalteranti, generati dalle attuali modalità di attraversamento dello Stretto.

L'opera è stata progettata secondo lo schema del ponte sospeso, con una lunghezza della campata centrale di 3.300 metri (3.666 metri considerando anche le campate laterali), con 60,4 metri di larghezza dell'impalcato, con 6 corsie stradali, 3 per ciascun senso di marcia (veloce, normale, emergenza) e 2 binari ferroviari, per una capacità massima dell'infrastruttura pari a 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno.

Nel perimetro del progetto sono previste, inoltre, diverse opere di adduzione della viabilità esistente al ponte, con la realizzazione di 20,3 km di collegamenti stradali e 20,2 km di collegamenti ferroviari, comprensivi della realizzazione di 3 nuove stazioni nell'area di Messina.

ITER DEL PROGETTO

Con il DL 31 marzo 2023, n. 35, convertito in legge 26 maggio 2023, n.58 recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria", si è riavviato l'iter realizzativo dell'opera attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la risoluzione del contenzioso pendente e in continuità con l'iter approvativo del progetto definitivo del 2011-2012, disponendone l'adeguamento alle più recenti norme tecniche di costruzione, all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali da costruzione, nonché alle normative vigenti in ambito archeologico, ambientale e paesaggistico.

A tal fine è stata predisposta la "Relazione del progettista", attestante anche la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera, per la quale si è ottenuto il Parere Favorevole da parte del Comitato scientifico indipendente, nominato nell'ottobre

del 2023 dal MIT, e l'approvazione da parte del CdA della società Stretto di Messina S.p.A., avvenuta nel mese di febbraio 2024.

Tutti gli atti necessari al proseguo dell'iter progettuale sono stati trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per l'indizione della Conferenza di Servizi, al Ministero dell'ambiente e la sicurezza energetica, per l'aggiornamento e il completamento della procedura di valutazione di impatto ambientale integrata con la procedura di valutazione di incidenza ambientale e al Ministero della Cultura, per l'aggiornamento della procedura di verifica di ottemperanza.

La conclusione dell'iter approvativo del Progetto Definitivo, integrato dalla Relazione del progettista, è prevista per l'estate 2024. A seguito dell'approvazione da parte del CIPESS, sarà possibile avviare il progetto esecutivo e i lavori, già affidati al Consorzio Eurolink.

COSTI DEL PROGETTO

Per la realizzazione del Ponte è stato stimato, ad opera completata, un costo complessivo pari a 13,5 mld di euro, sulla base di parametri prudenziali comprendenti possibili prescrizioni in fase di approvazione del progetto definitivo e tenendo conto degli aggiornamenti di costo. Attualmente, la "Relazione del Progettista" di completamento del progetto definitivo predisposta da Stretto di Messina Spa ha prodotto, con le stime di dettaglio ad oggi disponibili, un costo di investimento per i lavori di realizzazione dell'opera pari a circa 12 mld di euro, finanziati con la Legge di Bilancio per il 2024 e con il fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC 21-27), compresa una quota di pertinenza delle Regioni Calabria e Sicilia. Per quanto riguarda le opere di connessione al Ponte, la cui realizzazione è a carico di RFI e di ANAS, i finanziamenti vengono regolati tramite i rispettivi Contratti di Programma. Al momento, sono previsti 1,1 mld di euro per le connessioni ferroviarie.

PRESTAZIONI ATTESE NELLO SCENARIO INFRASTRUTTURALE DI APERTURA ALL'ESERCIZIO (orizzonte 2032)

Il Ponte sarà in grado di assicurare tempi di attraversamento pari a circa 15 minuti per i servizi ferroviari diretti tra Villa San Giovanni e Messina Centrale e circa 10 minuti su strada, tra lo Svincolo Santa Trada e lo svincolo Giostra. La realizzazione dell'opera permetterà un collegamento ferroviario diretto tra le linee Reggio Calabria - Battipaglia (versante calabro) e le linee Messina - Catania e Messina - Palermo (versante siciliano), e la programmazione sia di servizi di area metropolitana estesa (Messina - Reggio Calabria), sia di servizi di lunga percorrenza.

I servizi ferroviari di carattere metropolitano (area dello Stretto) saranno articolati sulla direttrice RC Centrale - Catona - Messina Gazzi - Messina Centrale, con possibili estensioni a sud di RC Centrale e di Gazzi. Lungo il tratto ferroviario siciliano è prevista la realizzazione di tre nuove fermate urbane, collocate in corrispondenza di viale Europa, nel centro di Messina, in corrispondenza del quartiere dell'Annunziata e in corrispondenza del complesso universitario e ospedaliero in località Papardo. Inoltre, sarà programmato un servizio interregionale Messina - Lametia T., utile anche per il collegamento con l'aeroporto di Lametia.

I servizi ferroviari di lunga percorrenza comprendono servizi AV Fast che percorreranno l'intera direttrice tra Palermo e Roma, ad integrazione dei servizi AV Fast tra Reggio Calabria e Roma, e servizi Intercity di collegamento tra Palermo, Agrigento, Siracusa con l'Italia continentale.

IV.2. LA REVISIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI

La proposta di revisione del sistema delle concessioni autostradali, in fase di predisposizione, parte dalla necessità di superare le criticità dell'attuale regolamentazione rilevate, soprattutto negli ultimi anni, in concomitanza di alcuni eventi imprevisti che hanno segnato negativamente la memoria per questo settore. In generale, probabilmente a seguito dei numerosi ritocchi normativi che negli anni sono stati operati per far fronte ai problemi incontrati, si sta registrando uno sbilanciamento dei rapporti concessori a favore dei concessionari, con una frammentazione e riduzione dei rischi a carico degli stessi; inoltre, si evidenziano ulteriori fattori di criticità, a titolo esemplificativo, ma non esaustivo:

- **una rete infrastrutturale ormai datata**, con opere d'arte che, seppur soggette a manutenzione ciclica, sono da ammodernare, se non, in alcuni casi, anche da sostituire, soprattutto in conseguenza dell'emanazione delle nuove linee guida per ponti, viadotti e gallerie da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- **una provvista finanziaria nei PEF dichiarata dai concessionari non sufficiente** a fare fronte ai piani industriali delle società concessionarie, derivanti dagli obblighi dei contratti di concessione. Tali scostamenti dovrebbero essere colmati attraverso le modifiche permesse contrattualmente, rischiando tuttavia anche riverberi sulla tariffazione a carico dell'utenza autostradale e conseguente aumento dei costi al consumo;
- **tariffe di importi diversi tra le varie concessioni**, anche in maniera molto rilevante, che non consentono una funzionale distribuzione dei flussi di traffico, un'equa opportunità di sviluppo di tutti i territori, l'applicazione di possibili politiche volte al contenimento delle emissioni, ma soprattutto che determinano l'impossibilità da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di attuare qualsiasi politica di gestione dei flussi di traffico operando proprio sulla leva tariffaria;
- **una suddivisione per tratte affidate in concessione non coerenti rispetto alle recenti indicazioni dell'ART** (economie di scala minimo 180 km e massimo 315 km), sia sotto il profilo del più conveniente assetto dal punto di vista economico, sia per evitare situazioni di tipo monopolistico.

Per ovviare a quanto esposto si ritiene necessaria una riforma organica, che possa permettere una equa perequazione economica all'interno dell'intera rete autostradale e consentire i necessari investimenti, per riportare alla piena efficienza funzionale le infrastrutture in tempi certi, con una definizione inderogabile dei rischi e dei soggetti che devono accollarseli, nel pieno rispetto dell'apertura del mercato e della concorrenza.

La revisione del sistema concessorio autostradale porterebbe a un riordino a livello normativo della materia del rilascio delle concessioni autostradali, ma

soprattutto è finalizzata a rafforzare il ruolo di concedente e gli strumenti di governance in capo alla parte pubblica, anche attraverso la riforma del modello della regolamentazione delle tariffe, della semplificazione delle procedure amministrative connesse all'aggiornamento periodico dei piani economico-finanziari, della ridefinizione dei criteri di risoluzione e annullamento dei contratti di concessione, in un quadro regolamentare orientato alla promozione di condizioni di effettiva concorrenzialità tra gli operatori del settore, alla garanzia della contendibilità delle predette concessioni per i mercati di riferimento, alla promozione della sostenibilità economico e finanziaria dello strumento concessorio, alla tutela di adeguati livelli di servizio e di investimento a favore degli utenti.

IV.3. IL PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA STRADALE

I dati di incidentalità registrati nell'anno 2022 hanno evidenziato una risalita dell'incidentalità in termini di numero di incidenti, morti e feriti in tutti gli ambiti stradali in conseguenza ad una netta ripresa della mobilità negli anni di post pandemia. Rispetto al 2021, le vittime sono aumentate per tutti gli utenti della strada, fatta eccezione per gli occupanti di autocarri e per i ciclisti. Rimane elevato anche il numero di incidenti stradali che coinvolgono mezzi di micromobilità elettrica a zero emissioni per la sempre più diffusa circolazione causando 2.929 incidenti, 9 vittime e 1 pedone investito e deceduto.

Le elaborazioni condotte da ACI e ISTAT, hanno fatto emergere che tra i comportamenti errati alla guida si confermano come più frequenti la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e dei limiti di velocità, oltreché hanno evidenziato un elevato numero di sanzioni elevate per uso improprio di dispositivi in auto e per guida sotto effetto di alcool e droghe.

Pertanto, si rende necessario una visione sistemica della sicurezza della circolazione stradale finalizzando interventi tesi ad affrontare i problemi più urgenti e di maggiore impatto sociale, anche nell'ottica del perseguimento di un "obiettivo di lungo, medio o breve periodo".

Obiettivo di breve periodo

- Adozione di una riforma organica del codice della strada e del relativo regolamento di esecuzione e attuazione, finalizzata al miglioramento della sicurezza stradale informata ai criteri di semplicità, chiarezza, efficienza, equità e rispetto di tutte le tipologie di utenti.
- Revisione delle regole per la circolazione dei dispositivi di micromobilità elettrica, contro la guida in stato di ebbrezza o sotto uso di droghe e per il contrasto alla sosta selvaggia.
- Aggiornamento delle vigenti disposizioni normative, in osservanza delle evoluzioni tecnologiche e dei frequenti aggiornamenti per adeguamento alle disposizioni europee.
- Diffusione di una campagna di comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale più diretta ed incisiva tesa a rivalutare e scardinare i comportamenti scorretti degli utenti della strada.
- Avvio di collaborazioni sinergiche anche extra istituzionali per la realizzazione di specifiche attività di formazione e sensibilizzazione alla guida sicura.

Obiettivo di medio periodo

- Controlli sistematici a livello di rete sulle strade transeuropee, autostrade e strade extraurbane e adozione di norme regionali per il monitoraggio della sicurezza sulle strade locali.
- Interventi infrastrutturali nei Comuni per migliorare la sicurezza stradale e mitigare gli alti tassi di incidentalità registrati in ambito urbano.
- Disciplina delle principali norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità e dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea.
- Aggiornamento delle vigenti disposizioni normative, in osservanza delle evoluzioni tecnologiche e dei frequenti aggiornamenti per adeguamento alle disposizioni europee.
- Attivazione di politiche di enforcement per la prevenzione, gestione e pianificazione delle attività di monitoraggio su strada degli organi di controllo con l'obiettivo della riduzione del numero e delle conseguenze degli incidenti veicolari.

Obiettivo di lungo periodo

Adozione di un intervento normativo di rango secondario per modificare il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n.495 del 1992, ancora non aggiornato alla luce degli incisivi interventi al codice apportati con il decreto-legge "Semplificazioni" n. 76 del 2020 e con i decreti legge n.121 del 2021 e n.68 del 2022. Dal punto di vista operativo si prevede la stretta collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'istruzione e del merito, Ministero della salute al fine di rafforzare le attività di cooperazione e la promozione di interventi finalizzati al rafforzamento della governance della sicurezza stradale.

A prescindere dagli interventi di carattere normativo si potrà intervenire per via amministrativa ed in sinergia con tutte le Amministrazioni coinvolte, mediante la sottoscrizione di appositi protocolli di intesa, convenzioni e programmi di consultazioni con il diretto coinvolgimento degli stakeholder.

L'elaborato sistema di misure articolate nelle diverse aree di intervento, andranno ad integrare le attività previste nel Piano Nazionale per la sicurezza stradale 2030 (PNSS 2030), al fine di individuare gli interventi prioritari per la riduzione dell'incidentalità delle diverse categorie di utente, distinguendo per competenza e specificità.

Come strumento di monitoraggio, inoltre, si prevede la realizzazione e la progettazione dell'Osservatorio Nazionale Sicurezza Stradale, nel quale convergeranno i principali database esistenti in termini dei dati di incidentalità e nel quale confluiranno le informazioni sullo stato di realizzazione dei programmi attuativi del PNSS 2030 e la diffusione e l'utilizzo degli Indicatori di Prestazione della sicurezza stradale nell'ambito delle politiche nazionali di sicurezza stradale.

Ad integrazione di questo strumento di monitoraggio si prevede la realizzazione di una piattaforma dedicata alla geolocalizzazione degli incidenti stradali tramite la collaborazione con enti di ricerca come ISTAT e ACI ed eventuali consorzi universitari, oltretutto che l'istituzionalizzazione di un servizio per fornire una migliore assistenza traumatologica e post traumatologica.

Nell'ambito dello stesso obiettivo si svilupperanno studi, ricerche e approfondimenti al fine di acquisire conoscenze specifiche per identificare e sviluppare programmi di ricerca a breve e lungo termine, per contribuire alla definizione di politiche di sicurezza stradale efficaci e sostenibili in collaborazione con il CNEL, come anche la Progettazione Centro Nazionale di Ricerca sulla Sicurezza Stradale.

IV.4. PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA (PSNPL)

Le prospettive delineate nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), ratificato dal Consiglio dei Ministri il 3 luglio 2015 e adottato il 6 agosto 2015 con Decreto del Presidente del Consiglio, costituiscono gli orientamenti strategici nel settore. Si rappresentano, di seguito, le principali attività e gli aggiornamenti che hanno caratterizzato le attività del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti negli ultimi anni, in sintonia con tali orientamenti:

- **il miglioramento della *governance* portuale:** l'azione di aggiornamento e di strutturazione della *governance* portuale ha portato ad una nuova organizzazione del Ministero con DPCM 186 del 30/10/2023 che vede il conferimento di tale onere in capo a due differenti Direzioni Generali: la DG per i porti, la logistica e l'intermodalità e la DG per il mare, il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne. Nell'ambito dei complessi strumenti di regole e processi attraverso i quali è diretta la portualità nazionale (nello specifico il D.Lgs. 169/2016), un ruolo di rilievo è quello della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale che, nel corso del 2023, ha continuato ad operare a pieno regime svolgendo le funzioni attribuite ad essa per legge quali il coordinamento dei grandi investimenti infrastrutturali, il monitoraggio delle opere finanziate con il Fondo complementare, la pianificazione portuale, le strategie di concessione demaniale e di marketing e la promozione internazionale dei sistemi portuali. Da segnalare, infine, il tema della riforma portuale in fase di discussione, che dovrà tener conto di due livelli di *governance* fondamentali: uno centrale, responsabile della logistica nazionale con apertura internazionale e capacità di influenzare gli investimenti, e il secondo locale, che coinvolge gli enti territoriali nello sviluppo del sistema portuale, per le ovvie incidenze sul traffico urbano, nonché sulle infrastrutture di trasporto regionali;
- **il potenziamento infrastrutturale dei porti nazionali:** con finanziamenti provenienti dal PNRR, dal Fondo complementare e dalle ultime Leggi di Bilancio, la portualità nazionale vede assegnati quasi 8,59 miliardi di euro per la realizzazione di interventi ricadenti nei diversi programmi di sviluppo che, considerando anche gli investimenti pregressi, cubano un totale di quasi 12 miliardi di euro;
- **l'aumento della sostenibilità ambientale:** in coerenza con l'Azione 7.1 del PSNPL "Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti", la programmazione nazionale ha stanziato ingenti risorse per interventi finalizzati ad incrementare la sostenibilità

ambientale delle infrastrutture portuali e dei vettori marittimi. Lo stato di attuazione degli interventi ammessi al finanziamento del Fondo complementare vede un totale degli investimenti pari a 2.835,00 milioni di euro suddivisi in 86 progetti. Dall'analisi dello stato di attuazione emerge, da un lato, l'importanza che le Autorità di Sistema Portuale portino avanti i lavori relativi al *cold ironing* e, dall'altro, la necessità di sviluppare una rete elettrica di adeguata capacità e resilienza che permetta alle navi all'ormeggio di collegarsi agli impianti di alimentazione presenti in banchina. Inoltre, a seguito di rimodulazione del PNRR attraverso il piano REPower EU, sono previste ulteriori risorse per l'elettrificazione delle banchine portuali, mentre le risorse previste dal Fondo Complementare sono destinate allo *sviluppo accessibilità marittima e resilienza ai cambiamenti climatici*. Lato vettori marittimi, in data 18 gennaio 2023 è stata approvata, con il decreto numero 6 del Ministro della Infrastrutture e dei Trasporti, la rettifica della graduatoria di cui al decreto dirigenziale n. 318 del 29 dicembre 2022 che sancisce l'ordine di assegnazione dei contributi agli armatori per l'acquisto di nuove navi *green* o l'ammodernamento di quelle esistenti o in costruzione. L'obiettivo della misura è quello di favorire la transizione ecologica della flotta. In particolare, le risorse previste dal PNRR vengono attribuite ai progetti presentati dalle imprese armatoriali che siano in grado di assicurare migliori performance ambientali e un significativo abbattimento delle emissioni inquinanti delle navi, anche nei porti, grazie all'uso di sistemi di propulsione di ultima generazione, batterie elettriche, soluzioni ibride o comunque innovative sotto il profilo idrodinamico, sistemi digitali di controllo o della sostenibilità dei materiali. Il contributo concedibile ha raggiunto il valore di circa 55 milioni di euro per 45 progetti ripartiti su 11 diversi armatori;

- **il rafforzamento della competitività e concorrenza:** è stato emanato il decreto MIT-MEF n. 419 del 28.12.2022 che disciplina il procedimento di rilascio delle concessioni demaniali in ambito portuale e con decreto MIT del 28.12.2022, n. 202, entrato in vigore il 15/01/2023, è stato emanato il Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine, con la previsione delle modalità di espletamento delle procedure di rilascio. L'obiettivo del regolamento è quello di definire le condizioni relative alla durata della concessione portuale, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari. Appare necessario individuare una modalità unica di applicazione dell'indice per il calcolo delle concessioni su tutto il territorio nazionale, inoltre il Ministero pubblicherà una circolare con cui sarà chiarito che la percentuale da applicare alle misure unitarie dei canoni annui per il loro aggiornamento per il 2023 si applica a decorrere da tale anno;
- **lo *shift* modale delle merci:** il piano della Commissione Europea per la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente prevede testualmente "di rendere i trasporti europei più sostenibili, inclusivi, intelligenti, sicuri e resilienti" per conseguire l'obiettivo ambiziosissimo fissato dal *Green*

Deal della neutralità climatica nel 2050 passando dall'obiettivo vincolante di riduzione interna netta delle emissioni dei gas effetto serra nell'unione europea di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. A tal fine l'obiettivo strategico del bilanciamento modale del trasporto merci a livello nazionale e quindi della riduzione delle esternalità negative generate dal trasporto tutto-strada, viene perseguito garantendo una continuità pluriennale agli strumenti di incentivazione del trasporto intermodale che hanno registrato ottimi riscontri sul mercato negli scorsi anni di implementazione. Sia il *Sea Modal Shift* (SMS), progettato per sviluppare la modalità combinata strada-mare, che il *Ferrobonus*, pensato a sostegno del trasporto intermodale e trasbordato su ferro, trovano copertura economica, rispettivamente di 21,5 milioni di euro e 22 milioni di euro, per ciascun anno sino al 2026, con la sola eccezione del 2022 per il quale l'incentivo SMS ha uno stanziamento di 22 milioni. Sempre in materia di *shift* modale, appare utile citare ulteriori misure che incentivano le modalità alternative al trasporto stradale, ovvero la misura Norma Merci in favore del trasporto ferroviario, con uno stanziamento di 95 milioni di Euro annui a parziale compensazione dei costi di accesso all'infrastruttura a Sud e dei costi esterni evitati sull'intero territorio nazionale, con copertura sino al 2027, e l'incentivo in favore del trasporto fluviale, per il rinnovo della flotta e l'incentivazione dei traffici sulle vie navigabili interne, con una misura triennale (2022-2024) con una dotazione complessiva di 12 milioni di euro.

IV.5. INTERPORTI E PIATTAFORME LOGISTICHE

Il Ministero prosegue la linea di azione di promozione degli interporti e delle piattaforme logistiche territoriali attraverso l'iniziativa della proposta di "legge quadro in materia di interporti", che vuole riformulare le disposizioni, di cui alla Legge 4 agosto 1990 n.240, in materia di interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità e attraverso le iniziative di investimenti nazionali in ambito interporti.

La Camera ha approvato il testo il 28 febbraio 2024, ed è ora alla valutazione del Senato. Il provvedimento ha origine dalla necessità di istituire una robusta regolamentazione generale per gli interporti e la loro rete associata. Questa esigenza è emersa in modo pressante a causa del crescente ruolo assunto nel tempo dagli enti interportuali, soprattutto alla luce delle operazioni intermodali, sia nazionali che estere, coinvolte nel trasporto e nella logistica.

L'obiettivo principale della proposta è stabilire una disciplina organica per migliorare e potenziare in modo ampio e fruttuoso l'organizzazione e il coordinamento delle attività interportuali nel rispetto dei principi di economia, efficienza e trasparenza. In particolare, la riforma vuole:

- favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, nonché i collegamenti con il sistema portuale;
- migliorare e incrementare l'efficienza e la sostenibilità dei flussi di trasporto;
- sostenere il completamento delle infrastrutture per l'intermodalità previste per l'Italia nella rete transeuropea dei trasporti;
- razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto;

- contribuire alla diminuzione dell’impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica;
- promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto e di logistica.

Il provvedimento, partendo dall’ambito di applicazione e dalle finalità dettagliate, fornisce definizioni preliminari per identificare oggettivamente gli interporti e i procedimenti amministrativi più rilevanti; disciplina, inoltre, le interazioni tra gli organi politici, in vista delle attività di ricognizione e programmazione degli interporti esistenti e futuri. Successivamente, elenca i requisiti necessari per individuare gli enti interportuali.

In maniera particolare si segnala che, all’interno dell’articolo 1, viene specificato come gli interporti siano *infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale*, la cui rete costituisce una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti: è evidente l’intenzione del legislatore di conferire maggiore importanza agli interporti, riconoscendoli come attori fondamentali nelle complesse dinamiche dei settori del trasporto e della logistica. Da ciò deriva un impatto diretto sul tessuto economico nazionale, sottolineando il contributo degli interporti alle strategie di crescita e sviluppo del Paese, in coerenza con quanto introdotto all’interno del PSNPL.

In ottica di governance, un ruolo chiave è assegnato al Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica (il cui mandato, composizione e modalità di riunioni sono dettagliatamente disciplinati) che andrà a svolgere compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti in collaborazione con le autorità di sistema portuale (AdSP), ferme restando le rispettive competenze, in analogia al ruolo che riveste la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP per la portualità nazionale. Importante è anche il regime giuridico e normativo che guida l’organizzazione dei soggetti che gestiscono gli interporti, con particolare attenzione alla realizzazione delle infrastrutture, all’uso di risorse economiche e finanziarie, nonché ai diritti reali.

Infine, dal lato infrastrutturale, per potenziare lo sviluppo degli interporti e migliorare la rete intermodale, sono previsti atti specifici adottati dal Ministero, in collaborazione con il Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica, soprattutto per quanto riguarda il collegamento efficiente e il coordinamento della rete ferroviaria interportuale e prevede risorse pubbliche da mettere a disposizione ai gestori degli interporti per tali competenze; risorse che, dunque, si andranno a sommare a quanto il Ministero ha già previsto per gli interporti all’interno del progetto di “digitalizzazione della logistica” e degli stanziamenti per gli interventi di completamento della rete nazionale degli Interporti, con particolare riferimento al Mezzogiorno.

IV.6. LA DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA

Nel contesto degli interventi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, di importanza strategica risulta il progetto di digitalizzazione della catena logistica, che si traduce in investimenti volti a favorire l’intermodalità e la logistica integrata e riforme amministrative quali la semplificazione delle procedure import/export tramite l’istituzione di uno sportello unico dei controlli, la promozione dell’interoperabilità della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), la

semplificazione delle procedure logistiche e la digitalizzazione dei documenti di trasporto (ECMR).

Tali attività sono individuate nella missione del PNRR MRC2 I2.1 "Digitalizzazione della Catena Logistica", la cui attuazione è assegnata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con un budget di 250 milioni di euro distribuiti tra Log-in Center (30 milioni), Porti ed Interporti (45 milioni) e Log-in Business (175 milioni), anche in recepimento del Regolamento Europeo 1056/2020 (eFTI). E' prevista la realizzazione dei primi elementi informatici della PLN entro l'anno in corso. Diverse amministrazioni, incluse AdSP, Dogane, Capitanerie di Porto, sono coinvolte nel coordinare i flussi dati attraverso la PLN per analizzare e monitorare il trasporto merci a livello nazionale. Gli sforzi attuali sono concentrati nel raggiungere l'interoperabilità con almeno il 70% delle autorità portuali entro il 30 giugno 2024 (target M3C2-5).

A tal proposito, è stato emanato ad ottobre 2023 un apposito Avviso per le AdSP con la messa a disposizione di 1 milione di euro per ciascuna di esse, finalizzato all'aggiornamento dei PCS (Port Community System) o alla nuova realizzazione degli stessi, prevedendo la dimostrazione dell'interoperabilità richiesta dal target sopra richiamato. L'istruttoria si è conclusa e le relative risorse sono state assegnate con decreto ministeriale n.48 del 28 febbraio 2024. Da ultimo, in data 23 febbraio 2024, è stato pubblicato il bando per l'assegnazione di 10 milioni di euro destinati alla digitalizzazione degli interporti, il termine per la presentazione delle domande scade l'8 aprile 2024. Le risorse residuali sono destinate per il potenziamento del collegamento della Piattaforma Logistica Nazionale con i nodi logistici. Nel frattempo, sta procedendo il percorso per l'emanazione dei bandi per l'assegnazione di 175 milioni di euro destinati alle imprese di trasporto e di logistica.

IV.7. IL PROGRAMMA DI SVILUPPO DEI SISTEMI DI MOBILITA' NELLE AREE URBANE

Lo sviluppo e il potenziamento di sistemi di mobilità sostenibili ed efficaci nell'ambito delle aree urbane del Paese costituisce un obiettivo di primaria importanza nell'ambito delle strategie nazionali.

Negli ultimi anni, il MIT ha istituito una procedura di valutazione standardizzata per l'accesso da parte delle città metropolitane ai finanziamenti dei Trasporti Rapidi di Massa (TRM), consistente in un'analisi *multicriteriale* (valutazione ex-ante) sulla base di regole prefissate, per le quali vengono verificate, oltre alla qualità progettuale, la redditività socio-economica e ambientale dell'opera, la maturità progettuale, la fattibilità tecnico-amministrativa dell'opera, la congruità economica, la giustificazione trasportistica, la sostenibilità finanziaria e gestionale. I progetti idonei al finanziamento sono stati elencati in graduatorie di ammissibilità per l'assegnazione delle risorse stanziare, anno dopo anno, nel capitolo dedicato al TRM della legge di bilancio; in particolare, nel 2021 i progetti risultati idonei sono stati finanziati dalle risorse provenienti dal *Next Generation EU*, rientranti nel PNRR (Componente M2C2 della missione M2 - risorse totali pari a 3.600 mln €). In

Appendice sono riportati, con *focus* relativo alle città metropolitane italiane, tutti gli investimenti finanziati negli ultimi anni applicando tale procedura.

A febbraio 2024 è stato pubblicato sul sito del MIT l'Avviso n. 3 per la presentazione di "istanze ai fini della programmazione degli interventi finanziabili dallo Stato in via ordinaria nel settore del Trasporto Rapido di Massa", che le Amministrazioni interessate potranno inoltrare entro la data del 31.10.2024. Le istanze saranno valutate ai sensi delle "Linee Guida Operative per la valutazione degli investimenti - settore Trasporto Rapido di Massa - TRM" e la graduatoria di ammissibilità costituirà il riferimento futuro per l'assegnazione delle risorse che si renderanno disponibili.

All'interno del TRM delle città metropolitane un ruolo fondamentale è svolto anche dai progetti di sviluppo delle ferrovie urbane e suburbane delle reti di RFI, che vengono finanziati tramite il Contratto di Programma e degli altri gestori (ferrovie ex-concesse), finanziati tramite Accordi di Programma con le Regioni; in Appendice sono riportate sia le risorse destinate dal Contratto di Programma RFI ai programmi di potenziamento delle reti ferroviarie nelle città metropolitane, sia le Tabelle con i finanziamenti degli investimenti sulle ferrovie ex-concesse.

Un'ulteriore linea di azione portata avanti dal MIT negli ultimi anni per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, aumentandone la regolarità d'esercizio e il comfort degli utenti, e nello stesso contribuendo al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane, è costituita dal programma nazionale di rinnovo delle flotte dei mezzi. Per tali finalità sono stati attivati numerosi stanziamenti statali ed europei:

- il Piano Nazionale Strategico per la Mobilità sostenibile ha finanziato 3.885 milioni di euro nel periodo dal 2019 al 2033, già ripartiti, per acquisto di autobus a trazione innovativa e sostenibile;
- il Fondo Sviluppo e Coesione 2014- 2020 e ulteriori DM di ripartizione di risorse statali hanno finanziato 1.140 milioni di euro fino al 2033 per il rinnovo del parco autobus con mezzi a trazione innovativa e sostenibile;
- il PNRR ha previsto 1.915 milioni di euro (componente M2C2 del Piano) per acquisto entro il 2026 di autobus elettrici o ibridi e delle relative infrastrutture di supporto, per le aree urbane;
- il Piano nazionale complementare al PNRR ha finanziato ulteriori 600 milioni di euro per acquisto entro il 2026 di autobus ad alimentazione a metano, elettrica o ad idrogeno e delle relative infrastrutture di supporto, adibiti al trasporto pubblico extraurbano e suburbano;

Infine, negli ultimi anni è stato finanziato anche il rinnovo dei treni adibiti al trasporto pubblico locale regionale e metropolitano, per un totale di 1.750 milioni di euro stanziati con DM di ripartizione di risorse statali e Fondo Sviluppo e Coesione, a cui vanno ad aggiungersi ulteriori 500 milioni di euro a valere su risorse del PNRR (componente M2C2 del Piano); la rimodulazione del Pnrr, nell'ambito del Capitolo RePower EU, ha previsto un ulteriore miliardo di euro per il finanziamento di nuovo materiale rotabile ferroviario.

IV.8. GIOCHI OLIMPICI E PARALIMPICI INVERNALI “MILANO CORTINA 2026”

Durante la 134^a sessione del Comitato Olimpico Internazionale (CIO) a Losanna, Svizzera, il 24 giugno 2019, è stata presa la decisione di designare le città di Milano e Cortina d'Ampezzo congiuntamente per ospitare i XXV Giochi olimpici invernali e i XIV Giochi paraolimpici invernali del 2026: le due città italiane hanno sconfitto la candidatura di Stoccolma-Åre in Svezia.

L'assegnazione delle Olimpiadi invernali del 2026 a Milano-Cortina segna il ritorno dell'Italia come sede di Giochi Olimpici invernali, dopo gli eventi di Torino nel 2006. Questa scelta riflette l'importanza e l'interesse internazionale per gli eventi sportivi invernali, nonché l'impegno dell'Italia nell'organizzazione di eventi di questa portata. In conseguenza di ciò, la realizzazione delle infrastrutture, sportive e non, necessarie per l'effettuazione dei Giochi olimpici è un obiettivo prioritario del MIT e del Governo, come testimoniano anche gli ingenti finanziamenti messi a disposizione dello Stato per tale evento.

I Giochi rivestono straordinario rilievo internazionale, coinvolgendo il Comitato Olimpico Internazionale, il Comitato Internazionale Paraolimpico, i Comitati Olimpici delle Nazioni partecipanti e un elevatissimo numero di atleti, tecnici, spettatori e turisti. Inoltre, rappresentano l'occasione per avviare e realizzare un Piano d'azione straordinario, nei territori interessati della Lombardia, del Veneto e delle Province autonome di Bolzano e Trento, volto a migliorare la mobilità e l'accessibilità alle infrastrutture stradali e ferroviarie nel rispetto della sostenibilità ambientale, finanziaria e sociale. Le Olimpiadi, in altri termini, oltre ad essere un evento sportivo di grande valore e alto impatto socioeconomico, si caratterizzeranno per l'importante investimento pubblico in infrastrutture per il Paese i cui obiettivi e la cui eredità va ben oltre il 2026.

Con il Decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16 convertito con modificazioni dalla Legge 8 maggio 2020, n. 31, è stata definita la governance per la realizzazione degli interventi di adeguamento/realizzazione degli impianti sportivi e delle infrastrutture stradali e ferroviarie presenti nei territori interessati dagli eventi sportivi legati, per l'attuazione delle competizioni e per la sostenibilità futura degli impianti realizzati. In particolare:

1. è stato istituito, presso il Comitato Olimpico Nazionale Italiano (CONI), il Consiglio Olimpico Congiunto Milano Cortina 2026 con funzioni di indirizzo generale sull'attuazione del programma di realizzazione dei Giochi e con il compito di assicurare il confronto tra le istituzioni coinvolte, in ordine alle principali questioni organizzative;

2. alla Fondazione “Milano-Cortina 2026”, costituita in data 9 dicembre 2019, è stato riconosciuto il ruolo di Comitato organizzatore, col compito di gestire, organizzare, promuovere e comunicare gli eventi sportivi relativi ai Giochi, tenuto conto degli indirizzi generali del Consiglio Olimpico Congiunto, in conformità agli impegni assunti dall'Italia in sede internazionale, nel rispetto della Carta Olimpica;

3. è stato istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri - Ufficio per lo Sport, un comitato denominato "Forum per la sostenibilità dell'eredità olimpica e paralimpica", quale organismo volto a tutelare l'eredità olimpica e a promuovere iniziative utili a valutare l'utilizzo a lungo termine delle infrastrutture realizzate

per i Giochi, nonché il perdurare dei benefici sociali, economici e ambientali sui territori, anche con riferimento alle esigenze della pratica sportiva e motoria da parte dei soggetti disabili e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;

4. è stata costituita il 22 novembre 2021 la Società "Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026" S.p.A., partecipata dal Ministero dell'economia e delle finanze e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella misura del 35% ciascuno, dalla Regione Lombardia e dalla Regione Veneto nella misura del 10% ciascuna, dalle Province autonome di Trento e di Bolzano nella misura del 5% ciascuna, e sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, d'intesa con le Regioni Lombardia e Veneto e le Province autonome di Trento e di Bolzano, esercita il controllo analogo congiunto. La società, in coerenza con le indicazioni del Comitato Olimpico Congiunto e del Comitato organizzatore relativamente alla predisposizione del piano degli interventi, ha il compito di svolgere tutte le attività di realizzazione, quale centrale di committenza e stazione appaltante, anche stipulando convenzioni con altre amministrazioni aggiudicatrici, delle opere connesse allo svolgimento dei XXV Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali del 2026.

Il Piano complessivo delle opere da realizzare in funzione dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano-Cortina 2026 è stato approvato con DPCM 8 settembre 2023 e prevede n. 111 interventi, di cui al 31.12.2023 risultano avviati 13, per ognuno dei quali sono indicati il codice univoco di progetto (CUP), il costo, il soggetto attuatore, le fonti finanziarie e le relative coperture. Tali interventi sono individuati nei due seguenti allegati:

- allegato 1 (n. 108 interventi) - opere di natura sportiva ed infrastrutturale con totale copertura finanziaria alla data di adozione del decreto;
- allegato 2 (n. 3 interventi) - opere infrastrutturali aventi parziale copertura finanziaria.

Il valore complessivo dei n. 111 investimenti ammonta ad € 3.604.551.584,00 (€ 413.636.531,66 ancora da finanziare) di cui il 22,59% è costituito da n. 58 impianti sportivi, mentre il restante 77,41% è rappresentato da n. 53 interventi infrastrutturali.

Relativamente agli aspetti di natura finanziaria, l'intero Piano degli Interventi è finanziato da n. 27 fonti di finanziamento differenti. In particolare, un miliardo di euro (50 milioni nel 2020, 180 milioni 2021, 190 milioni dal 2022 al 2025 e 10 milioni nel 2026) è stato stanziato con l'articolo 1, comma 18, della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 al fine della manutenzione straordinaria/nuova realizzazione di infrastrutture presenti nei territori interessati dall'evento olimpico con l'obiettivo esplicito di migliorarne la capacità e la fruibilità. Inoltre, con il Decreto ministeriale 7 dicembre 2020, oltre a ripartire le citate risorse, è stato dato atto che vi erano ulteriori disponibilità per 329 milioni di euro. Ulteriori ingenti risorse sono poi state stanziata dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178, dalla Delibera Cipess 27 luglio 2021, n. 44, dalla legge 30 dicembre 2021, n. 234 e dalla legge 29 dicembre 2022, n. 197.

Lo stanziamento complessivo per i Giochi olimpici è destinato, per un importo pari ad € 818.393.519,93, all'adeguamento o alla realizzazione di impianti sportivi o di opere di edilizia funzionali all'effettuazione delle manifestazioni sportive, mentre, per un importo pari ad € 2.372.341.532,35, alla realizzazione di infrastrutture stradali o ferroviarie: a tale riguardo, si segnala che per completare

quest'ultima tipologia di interventi, così come previsti dal DPCM 8 settembre 2023, è necessario reperire ulteriori risorse pari ad € 413.816.531,66.

La ripartizione della provenienza dell'intero complesso di risorse è la seguente:

- Stato: € 2.585.900.000,01 pari al 71,74%;
- Enti locali: € 269.790.268,27 pari al 7,48%;
- altri Enti pubblici: € 13.105.000,00 pari allo 0,36%;
- CdP Anas e RFI: € 191.567.684,00 pari al 5,31%;
- Privati: € 130.372.100,00 pari al 3,62%;
- ulteriori necessità finanziarie: € 413.816.531,66 pari all'11,48%.

Le localizzazioni degli investimenti ricadono in n. 4 territori principali di cui si riporta di seguito la ripartizione in termini di volume economico:

- regione Lombardia: 43,12%;
- regione Veneto: 38,16 %;
- provincia autonoma di Trento: 10,60%;
- provincia autonoma di Bolzano: 8,05%.

Nelle due seguenti tabelle sono riportati l'elenco di dettaglio degli interventi stradali e di quelli ferroviari inseriti nel DPCM 8 settembre 2023, con l'indicazione del costo di ciascuno e della data presunta di fine lavori.

TABELLA IV.8.1: OLIMPIADI INVERNALI MILANO CORTINA 2026. LE INFRASTRUTTURE STRADALI

Codice	Area	Cluster	Venue	Descrizione intervento	Costo (migliaia di €)	Data fine lavori
C01.0	Dolomitica - Bolzano	Anterselva	SP44	Demolizione e ricostruzione ponte 44/14 al km 11+655	3.771,00 €	16/04/2025
C02.0	Dolomitica - Bolzano	Anterselva	SS49 - SP44	Incrocio ed accesso ad Anterselva	19.151,30 €	30/07/2026
C03.0	Dolomitica - Bolzano	Bolzano	SS49 - SP44	Tratti di ampliamento con terza corsia alternata	16.292,50 €	31/07/2026
C04.0	Dolomitica - Bolzano	Dobbiaco	SS49	Circonvallazione di Dobbiaco	35.182,50 €	01/11/2026
C05.0	Dolomitica - Bolzano	Perca	SS12	Circonvallazione di Perca	134.449,80 €	05/07/2026
C07.0	Dolomitica - Bolzano	Valbadia	SP37	Collegamento Valbadia - Cortina (Tratta PA Bolzano) - II lotto	6.318,90 €	30/06/2026
C08.0	Dolomitica - Bolzano	Valbadia	SP37	Collegamento Valbadia - Cortina (Tratta PA Bolzano) - I lotto	4.280,10 €	10/11/2025
C09.1	Dolomitica - Trento	Bedollo	SP102	Interconnessione tra SP81 e SP71 - lotto 1	12.957,50 €	21/10/2025
C09.2	Dolomitica - Trento	Bedollo	SP102	Interconnessione tra SP81 e SP71 - lotto 2	1.451,20 €	16/04/2025
C09.3	Dolomitica - Trento	Bedollo	SP102	Interconnessione tra SP81 e SP71 - lotto 3	1.378,70 €	21/08/2024
C09.4	Dolomitica - Trento	Bedollo	SP102	Interconnessione tra SP81 e SP71 - lotto 4	4.405,60 €	22/11/2025
C09.5	Dolomitica - Trento	Bedollo	SP102	Interconnessione tra SP81 e SP71 - lotto 5	1.808,90 €	30/11/2024
C09.6	Dolomitica - Trento	Bedollo	SP102	Interconnessione tra SP81 e SP71 - lotto 6	4.198,20 €	22/11/2026

C11.3	Dolomitica - Trento	Fiemme - Fassa	Fiemme Fassa	Bus Rapid Transit: adeguamento sezione stradale	76.763,18 €	31/12/2025
C15.0	Dolomitica - Veneto	Cortina	SS51	Variante di Longarone	395.928,98 €	08/06/2027
C16.0	Dolomitica - Veneto	Cortina	SS51	Variante di Cortina - lotto 0: Sistemazione Lungo Boite (Sistemazione del Corpo Stradale, Raddoppio del Ponte Corona, Riquilificazione Via Cesare Battisti)	29.138,10 €	01/06/2025
C16.1	Dolomitica - Veneto	Cortina	SS51	Variante di Cortina - Lotto 1 Bretella di penetrazione a SUD di Cortina	51.861,90 €	25/08/2026
C16.2	Dolomitica - Veneto	Cortina	SS51	Variante di Cortina - Lotto 2 Canne stradali gallerie e opera di difesa della SS51 a NORD di Cortina	483.207,80 €	09/08/2030
C19.0	Lombardia	Abbadia Lariana	SS36	Completamento percorso ciclabile "Abbadia Lariana"	31.955,20 €	30/03/2026
C20.0	Lombardia	Busto Arsizio	SS336	Riquilificazione Busto Arsizio/Gallarate/Cardano	56.090,50 €	26/10/2028
C21.0	Lombardia	Castione Andevenno	SS38	Nodo di Castione Andevenno noto come "svincolo di Sassella"	21.411,80 €	22/01/2026
C22.0	Lombardia	Dervio	SS36	Potenziamento svincolo località Dervio	48.502,20 €	03/08/2026
C23.0	Lombardia	Giussano	SS36	Messa in sicurezza tratta Giussano - Civate	74.386,00 €	20/12/2025
C24.0	Lombardia	Lecco	SS36	Adeguamento a tre corsie del ponte Manzoni - Lecco	35.629,10 €	30/01/2026
C27.0	Lombardia	Monte Piazzo	SS36	Consolidamento galleria "Monte Piazzo"	55.293,50 €	04/01/2026
C28.0	Lombardia	Piantedo	SS38	Allargamento tratti saltuari dal km 18+200 al km 68+300	23.570,10 €	06/12/2025
C29.0	Lombardia	Piona	SS36	Potenziamento svincolo località Piona	8.229,10 €	10/04/2026
C30.1	Lombardia	Ponte del Tonale	SS42	Realizzazione di una galleria artificiale e viabilità accessoria - lotto 1 Case Sparse presso il Passo del Tonale	16.329,00 €	26/05/2027
C30.2	Lombardia	Ponte di Legno	SS42	Realizzazione di una galleria artificiale - lotto 2 Cida di Ponte di Legno	62.640,20 €	23/10/2027
C31.0	Lombardia	Sondrio	SS38	Tangenziale sud di Sondrio	52.800,00 €	07/05/2026
C33.1	Lombardia	Trescore Entratico	SS42	Variante Trescore Entratico - lotto 1	42.848,50 €	03/03/2027
C33.2	Lombardia	Trescore Entratico	SS42	Variante Trescore Entratico - lotto 2	143.441,90 €	20/11/2028
C34.0	Lombardia	Vercurago	SP639 - SS639	Variante di Vercurago	253.289,60 €	10/11/2030
					2.208.962,87	
					€	

TABELLA IV.8.2: OLIMPIADI INVERNALI MILANO CORTINA 2026. LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

Codice	Area	Cluster	Venue	Descrizione intervento	Costo (migliaia di €)	Data fine lavori
C06.0	Dolomitica - Bolzano	San Candido	Incrocio SS59 SS52	Eliminazione passaggio a livello con sottopasso ferroviario - San Candido	15.716,30 €	03/04/2026
C12.0	Dolomitica - Trento	Trento	Trento	Linea ferroviaria Trento - Bassano	65.842,40 €	31/12/2025
C13.0	Dolomitica - Trento	Trento	Trento	Stazione ferroviaria di Trento - Adeguamento infrastrutturale	30.105,20 €	27/12/2025
C14.0	Dolomitica - Veneto	Cortina	Linea Ferroviaria Venezia Calalzo	Stazione di Longarone - Miglioramento accessibilità e velocizzazione itinerari	13.201,40 €	31/12/2025
C17.0	Dolomitica - Veneto	Cortina	Linea Ferroviaria Venezia Calalzo	PRG di Ponte delle Alpi	17.341,90 €	31/12/2025
C18.1	Dolomitica - Veneto	Cortina	Piano Stazioni Olimpiche	Rinnovo stazioni costruzione parcheggi di scambio - lotto 1: Stazione di Belluno	23.045,10 €	16/10/2025
C18.2	Dolomitica - Veneto	Cortina	Piano Stazioni Olimpiche	Rinnovo stazioni costruzione parcheggi di scambio - lotto 2: Stazione di Feltre	3.273,00 €	27/10/2025
C25.0	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Interventi puntuali potenziamento - PRG sedi di incrocio	33.672,10 €	31/10/2025
C26.1	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Soppressione passaggi a livello insistenti su SS38	13.905,50 €	21/12/2025
C26.2	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Nodo di Castione Andevenno noto come "svincolo di Sassella"	17.257,50 €	30/12/2025
C26.3	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Potenziamento svincolo località Dervio	4.476,30 €	06/12/2025
C26.4	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Messa in sicurezza tratta Giussano - Civate	5.146,40 €	22/09/2025
C26.5	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Adeguamento a tre corsie del ponte Manzoni - Lecco	8.672,10 €	30/01/2026
C26.6	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Consolidamento galleria "Monte Piazzo"	16.542,20 €	30/01/2026
C32.0	Lombardia	Stazione Malpensa	Sede T2 MXP	Collegamento alla rete ferroviaria nazionale	257.553,700 €	05/07/2025
					525.751,10 €	

IV.9. SMART ROAD E SUE APPLICAZIONI

Il Decreto Ministeriale (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) n. 70 del 2018 ha disciplinato lo sviluppo delle Smart Road in Italia, dettando le regole per la sperimentazione dei veicoli a guida autonoma e creando l'Osservatorio per le Smart Road e i veicoli autonomi e connessi.

Nel Decreto si forniscono le specifiche "funzionali" (indipendenti dalle tecnologie) delle smart Road, è definito l'ambito di applicazione (rete stradale "TEN-T, Core e Comprehensive nonché, progressivamente, tutte le infrastrutture appartenenti al primo livello dello SNIT) e si impone che le specifiche vengano applicate in ogni intervento di nuova realizzazione o potenziamento o rinnovo e, con scadenze diverse (2025 e 2030) su tutte le infrastrutture e che vengano considerate nel rinnovo delle concessioni autostradali, con l'impegno del MIT a "vigilare" sull'applicazione delle specifiche e a "qualificare" le Smart Road. Obiettivo dello sviluppo delle Smart Road è anche quello di accompagnare il previsto sviluppo delle auto verso l'implementazione della guida assistita e autonoma, con importanti vantaggi in termini di aumento della sicurezza.

La CE ha dato un forte supporto negli anni alla ricerca e allo sviluppo delle Smart Road (iniziativa C-Roads) di cui hanno beneficiato i gestori e le aziende italiane, testando prototipi di Smart Road avanzate in diversi campi, sia autostradali che urbani. I test hanno confermato le caratteristiche positive, i benefici delle Smart Road e la maturità delle tecnologie; hanno anche prodotto un consenso sulle "best practices".

Nel 2023 la CE ha aggiornato la direttiva quadro (cosiddetta Direttiva ITS) mettendo in priorità i servizi legati alla connettività tra veicoli e tra veicoli e infrastruttura (i servizi C-ITS già contenuti nel DM70); di conseguenza ha aggiornato il regolamento sulla condivisione obbligatoria dei dati relativi al traffico (Regolamento n. 490/2024).

Nell'ultimo anno, nell'ambito del quadro delle iniziative legate al PNRR è nato il CN.MOST (Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile), dotato di risorse e capacità per contribuire attivamente al processo verso le Smart Road e per concretizzare, in tempi ragionevoli, la trasformazione digitale delle strade (come indicata dal DM 70/2018), rendendo il più possibile "universale" la trasformazione con l'inclusione, ad esempio, anche delle strade regionali e degli ambiti urbani.

Nella proposta del CN-MOST si andrebbe a costituire un ecosistema nazionale per i servizi C-ITS capace di mettere a sistema le realizzazioni locali (a partire da quelle esistenti e da quelle che saranno realizzate in base al DM 70/2018) per lanciare servizi "nazionali", includendo le strade oggi non contemplate dal DM suddetto. Sarebbe anche necessario aggiornare ed estendere tale DM, in accordo e collaborazione con gli stakeholder, tenendo conto dell'esperienza maturata per mitigare le barriere, approfondendo le aree meritevoli di maggiori attenzioni e realizzando la documentazione operativa (quali "linee guida per la realizzazione", "best practices", "checklist per l'analisi di congruenza Smart Road"....), per fornire il necessario supporto ai gestori.

IV.10. IL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA: PROGRAMMI DI SVILUPPO E SCENARI FUTURI

Il MIT, nell'ambito delle proprie specifiche competenze e funzioni in materia di "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste", espletate dal Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, risponde alle sfide del presente e del futuro mediante il consolidamento di un'azione di riforma strategica volta a rafforzare la sicurezza e promuovere la sostenibilità delle attività marittime nazionali, implementando soluzioni tecnologiche innovative e sostenibili per minimizzare i rischi di incidenti in mare e le conseguenti perdite umane.

Il MIT si propone di affinare l'efficienza dei processi sottesi alla predisposizione della normativa tecnica di settore nell'ambito della sicurezza della navigazione, favorendo lo sviluppo di linee guida sostanziali per l'implementazione delle disposizioni legislative di livello internazionale e nazionale. Parallelamente, si prevede un rafforzamento organizzativo delle strutture preposte alla gestione della sicurezza delle navi, includendo il supporto di competenze specialistiche volte a innovare e garantire la conformità della flotta di bandiera con gli standard di sicurezza più elevati.

Tale azione, volta a consolidare la posizione di leadership dell'Italia nel settore marittimo globale, passa per un'articolata serie di iniziative che il MIT assume, attraverso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, principalmente finalizzate:

- al rafforzamento organizzativo delle strutture preposte alla gestione della sicurezza delle navi, anche con il supporto di competenze specialistiche volte ad innovare e garantire la conformità della flotta di bandiera agli standard di sicurezza più elevati;
- all'intensificazione delle sinergie con i principali attori del settore marittimo nazionale ed internazionale, operando in stretta collaborazione con l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA) e con i diversi sottocomitati e comitati dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO).

Ulteriormente, l'aggiornamento dei sistemi VTS (Vessel Traffic Service) e VTMS, di cui al D.Lgs.196/2005 e dei relativi assetti tecnologici e infrastrutturali, finalizzato al completo allineamento alle più recenti normative dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) e dell'Organizzazione Internazionale IALA, oltretutto dall'Unione Europea, costituisce un passaggio fondamentale nella transizione del settore marittimo verso un'era digitalizzata ed un efficiente sistema informativo per il monitoraggio del traffico marittimo dell'UE.

Tra i sistemi informativi marittimi da ottimizzare, cruciale diviene anche il rafforzamento ed aggiornamento del sistema GMDSS (Global Maritime Distress Safety System), fondamentale per assicurare che le comunicazioni di emergenza marittima vengano trasmesse efficacemente, rapidamente e in modo univoco.

L'Italia affronta la complessa sfida di bilanciare la sicurezza della navigazione, la gestione responsabile delle Zone di Protezione Ecologica (ZPE) e della Zona Economica Esclusiva (ZEE) con la tutela dell'ambiente marino, come parti di un unico impegno olistico verso la sostenibilità marittima. La strategia nazionale abbraccia un approccio integrato, che vede il rafforzamento e l'ammodernamento della componente aereo-navale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia

Costiera come elemento chiave per rispondere efficacemente a queste esigenze convergenti. Il programma di ammodernamento previsto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si propone di dotare la Guardia Costiera di nuove unità navali ed aeree equipaggiate con tecnologie avanzate. Queste rinnovate risorse saranno cruciali per garantire una sicurezza marittima ottimale, attraverso un monitoraggio più efficace e interventi tempestivi.

L'ampio ventaglio di attività svolte evidenzia l'importanza di un rafforzamento sia in termini quantitativi che qualitativi delle risorse umane all'interno del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera. Questo adeguamento rappresenta l'elemento chiave del programma mirato al miglioramento degli standard operativi del Corpo rivolto all'incremento dei livelli di efficienza ed efficacia dell'organizzazione. Tale necessità è strettamente legata all'aumento dei carichi di lavoro, risultante non solo dalle nuove competenze assegnate al Corpo in vari ambiti, ma anche dall'evoluzione dell'intero complesso delle missioni istituzionali affidate agli uffici marittimi per il compimento delle funzioni delegate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PAGINA BIANCA

V. CONCLUSIONI

Con l'Allegato infrastrutture al DEF 2024 si riavvia il processo di ricognizione e programmazione degli investimenti di interesse nazionale, a partire dalle nuove linee di indirizzo, coerenti con quelle di derivazione europea.

Il documento, infatti:

- declina la metodologia di individuazione delle infrastrutture strategiche, la cui realizzazione riveste carattere di urgenza e di preminente interesse nazionale ai fini della modernizzazione e dello sviluppo del Paese, secondo quanto previsto dall'articolo 39 del D.Lgs 36/2023, "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici";

- descrive il contesto di riferimento relativo ai sistemi infrastrutturali dell'edilizia pubblica, delle opere idriche, dei trasporti e della logistica, illustrando i piani generali che guidano le programmazioni settoriali;

- individua i *focus strategici* come specifici programmi di investimento di particolare rilevanza, già in corso di esecuzione.

Nell'appendice seguente, inoltre, è riportata una ricognizione dei principali investimenti del MIT in corso e programmati, con la quantificazione delle risorse finanziarie a disposizione e degli ulteriori fabbisogni stimati.

I dati relativi allo stato di avanzamento dei singoli investimenti, classificati per CUP (codice unico di progetto), sono rilevabili dalla Banca Dati delle Amministrazioni Pubbliche (BDAP), che assicura il Monitoraggio delle Opere Pubbliche (MOP). In particolare, per gli investimenti e le riforme inserite nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il sistema unico di monitoraggio ufficiale è invece quello sviluppato e reso disponibile dalla Ragioneria Generale dello Stato secondo l'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020 n. 178 e denominato "ReGiS", interoperabile con BDAP e con le altre banche dati di rilevanza nazionale.

PAGINA BIANCA

APPENDICE: LA RICOGNIZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A.I.1 I PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA

Il Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell’Abitare

Nel periodo 2021-2026, l’Italia si è assunta l’impegno di realizzare, per l’accesso ai fondi del PNRR, un numero significativo di unità abitative e spazi pubblici: entro il 31 marzo 2026 gli interventi dovranno essere conclusi, andando a definire un rinnovato approccio al tema dell’abitare e andando a incrementare la quantità e la qualità dell’offerta di spazi per abitare.

In particolare, il primo Target che riguarda il PINQuA è più specifico sull’edilizia residenziale, di nuova costruzione o riqualificazione, e si prefigge di intervenire su almeno 10.000 unità abitative. Al momento, la somma di unità abitative coinvolte nelle Proposte Ordinarie e nei Progetti Pilota ad Alto Rendimento è pari a 13.497 unità abitative.

Il secondo Target che riguarda il PINQuA è relativo agli spazi pubblici: in particolare, esso si prefigge di intervenire su almeno 800.000 m2 di spazi pubblici, siano essi al chiuso o all’aperto. Al momento, la somma di spazi pubblici coinvolti nelle Proposte Ordinarie e nei Progetti Pilota ad Alto Rendimento è pari a 9.872.271 m2 di spazi pubblici.

TABELLA A.I.1.1: PROGETTI PILOTA AD ALTO RENDIMENTO

N.	ID	ENTE BENEFICIARIO	FINANZIAMENTO (€)	UNITA' ABITATIVE (N)	SPAZI PUBBLICI (MQ)
1.	578	Comune di Messina	99.607.907,24	461	58.006
2.	549	Comune di Brescia	42.400.155,00	270	4.019
3.	94	Comune di Milano	99.998.363,00	175	124.344
4.	545	Comune di Bari	100.000.000,00	0	63.458
5.	580	Comune di Lamezia Terme	98.887.005,00	81	1.163.104
6.	543	Comune di Ascoli Piceno	75.087.854,00	77	57.253
7.	500	Comune di Genova	87.000.000,00	281	72.685
8.	510	Regione Lombardia	52.326.675,00	657	42.253
		TOTALE	655.307.959,24	2002	1.585.121

TABELLA A.I.1.2: PROPOSTE ORDINARIE					
N.	ID	ENTE BENEFICIARIO	FINANZIAMENTO (€)	UNITA' ABITATIVE (N)	SPAZI PUBBLICI (MQ)
9	3	Comune di Trapani	15.000.000,00	186	6.844
10	9	Comune di Verona	15.000.000,00	272	57.695
11	11	Regione Molise	15.000.000,00	0	345.577
12	13	Comune di Busto Arsizio	15.000.000,00	60	10.940
13	14	Comune di Altamura	14.658.754,00	10	13.067
14	16	Comune di Cuneo	14.999.998,00	54	65.480
15	27	Comune di Campobasso	15.000.000,00	252	161.343
16	28	Comune di Mantova	15.000.000,00	88	26.716
17	30	Comune di Roma	14.000.000,00	71	10.848
18	33	Comune di Forlì	12.700.000,00	30	64.175
19	37	Comune di Benevento	14.407.686,96	17	3.355
20	42	Comune di Cesena	11.913.671,09	24	9.427
21	46	Comune di Massa	14.869.506,00	8	4.778
22	47	Regione Toscana	14.943.109,22	35	56.488
23	50	Comune di Torino	13.730.322,00	40	56.083
24	57	Comune di Imperia	14.975.558,71	26	4.556
25	66	Comune di Oristano	14.999.997,00	133	113.750
26	69	Comune di Fermo	15.000.000,00	32	16.730
27	72	Città Metr. di Firenze	15.000.000,00	142	64.254
28	75	Comune di Perugia	14.999.984,89	40	29.252
29	77	Comune di Genova	15.000.000,00	21	8.135
30	88	Regione Puglia	15.000.000,00	62	23.300
31	90	Comune di Carpi	14.822.854,20	22	9.153
32	101	Città Metr. di Milano	15.000.000,00	42	16.555
33	102	Comune di Cuneo	11.100.000,00	33	31.252
34	103	Città Metr. di Milano	14.999.505,00	132	119.174
35	108	Comune di Genova	15.000.000,00	35	16.079
36	109	Comune di Olbia	12.400.000,00	61	123.083
37	118	Comune di Taranto	15.000.000,00	98	133.292
38	125	Comune di Modena	14.327.727,30	119	47.603
39	128	Comune di Cremona	15.000.000,00	24	27.045
40	131	Comune di Corigliano-Rossano	14.733.208,00	10	39.943
41	132	Città Metr. di Venezia	12.415.030,80	14	31.185
42	138	Comune di Aprilia	14.904.605,32	89	248.755

43	147	Regione Puglia	15.000.000,00	30	25.100
44	162	Regione Liguria	14.842.200,00	42	24.412
45	163	Comune di Torino	14.488.203,00	30	55.883
46	164	Comune di Torino	15.000.000,00	79	117.963
47	165	Regione Liguria	14.986.096,00	40	54.196
48	170	Comune di Parma	15.000.000,00	156	28.413
49	171	Comune di Trieste	14.883.600,68	64	8.667
50	172	Comune di Andria	15.000.000,00	71	47.233
51	177	Regione Abruzzo	15.000.000,00	0	389.838
52	191	Comune di Udine	15.000.000,00	73	5.400
53	192	Comune di Chieti	15.000.000,00	15	21.172
54	194	Comune di Potenza	15.000.000,00	66	19.000
55	196	Città Metr. di Firenze	15.000.000,00	29	40.115
56	203	Comune di Quartu Sant'Elena	14.343.341,92	75	46.595
57	212	Comune di Varese	14.996.538,00	36	18.647
58	213	Comune di Lecce	15.000.000,00	66	33.667
59	216	Comune di Reggio nell'Emilia	15.000.000,00	0	12.715
60	218	Comune di Piacenza	6.900.000,00	14	18.385
61	219	Città Metr. di Torino	14.592.620,58	94	10.839
62	220	Città Metr. di Torino	14.384.000,00	139	82.236
63	222	Comune di Monza	13.161.301,19	180	20.258
64	226	Comune di Castellammare di Stabia	15.000.000,00	272	41.520
65	228	Comune di Trapani	15.000.000,00	80	30.654
66	231	Comune di Livorno	14.960.043,48	171	24.871
67	238	Comune di Messina	14.234.601,30	96	6.066
68	247	Regione Toscana	14.928.392,00	100	25.033
69	249	Comune di Pordenone	15.000.000,00	12	11.035
70	260	Comune di Sondrio	15.000.000,00	47	12.381
71	263	Città Metr. di Bologna	15.000.000,00	93	26.426
72	264	Città Metr. di Bologna	14.955.053,09	51	39.258
73	265	Città Metr. di Bologna	14.964.576,00	75	99.943
74	266	Comune di Piacenza	11.000.000,00	143	2.400
75	267	Comune di Varese	14.674.132,65	30	66.069
76	273	Comune di Aosta	14.957.988,09	72	50.100
77	275	Regione Campania	15.000.000,00	152	12.677
78	276	Comune di Trani	15.000.000,00	42	42.968
79	277	Comune di Trani	15.000.000,00	65	9.889
80	279	Comune di Napoli	15.000.000,00	46	16.017

81	282	Comune di Padova	15.000.000,00	151	37.755
82	289	Comune di Treviso	15.000.000,00	59	32.945
83	290	Comune di Catania	14.642.152,04	64	19.609
84	292	Comune di Foggia	15.000.000,00	68	31.062
85	299	Comune di Altamura	13.637.011,00	19	12.180
86	300	Comune di Altamura	11.379.673,77	5	7.079
87	301	Regione Toscana	14.987.184,68	99	20.595
88	304	Comune di Bergamo	7.728.036,80	15	4.501
89	306	Regione Campania	15.000.000,00	228	58.840
90	308	Comune di Ascoli Piceno	14.952.550,00	51	183.673
91	309	Comune di Verona	15.000.000,00	20	209.750
92	316	Comune di Caserta	14.525.359,85	0	123.779
93	318	Comune di Milano	15.000.000,00	120	17.464
94	322	Comune di Andria	15.000.000,00	98	46.228
95	323	Comune di Andria	15.000.000,00	68	49.365
96	325	Comune di Roma	11.000.000,00	54	4.150
97	329	Comune di Vercelli	11.000.000,00	54	26.572
98	331	Comune di Bari	15.000.000,00	546	90.872
99	332	Comune di Bari	15.000.000,00	68	56.160
100	333	Comune di Roma	15.000.000,00	436	22.842
101	338	Regione Umbria	13.998.874,21	24	2.692
102	341	Comune di Rieti	14.687.970,84	24	32.624
103	344	Regione Marche	14.834.459,71	32	99.160
104	345	Comune di Novara	15.000.000,00	24	26.865
105	346	Comune di Novara	15.000.000,00	44	15.715
106	347	Comune di Novara	8.500.000,00	24	22.276
107	358	Regione Veneto	15.000.000,00	150	13.440
108	359	Regione Veneto	11.830.000,00	7	1.960
109	361	Comune di Taranto	15.000.000,00	88	7.781
110	363	Comune di Milano	15.000.000,00	141	35.372
111	365	Comune di Messina	14.752.272,75	140	7.910
112	367	Comune di Grosseto	15.000.000,01	20	49.281
113	368	Comune di Macerata	14.994.436,00	20	46.934
114	373	Comune dell'Aquila	6.590.000,00	0	7.100
115	374	Comune di Alessandria	14.520.000,00	0	7.236
116	378	Comune di Livorno	12.944.405,26	18	7.395
117	389	Comune di Latina	15.000.000,00	607	139.261
118	399	Comune di Reggio Calabria	14.998.599,50	80	43.900

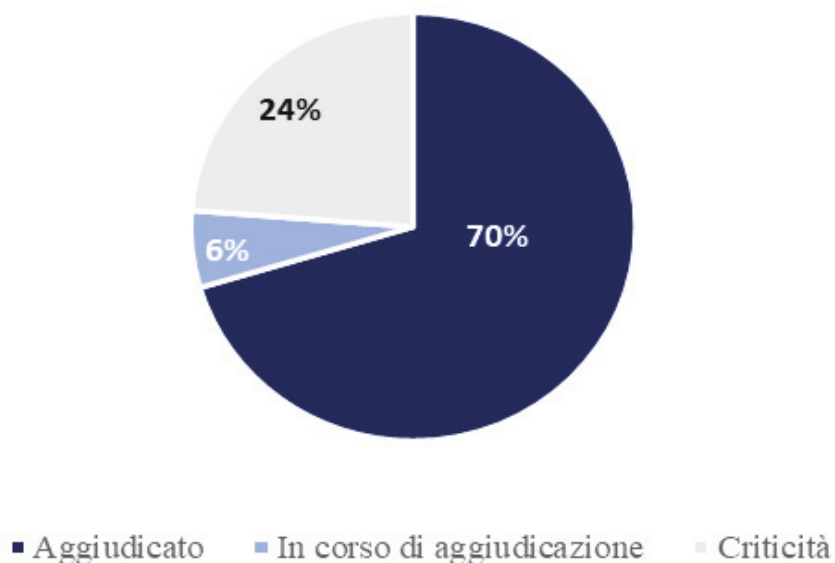
119	407	Regione Umbria	14.999.999,99	39	41.077
120	410	Regione Lombardia	14.505.000,80	232	12.126
121	411	Comune di Brindisi	14.599.600,00	0	23.630
122	413	Comune di Ferrara	15.000.000,00	53	52.617
123	418	Comune di Pomezia	14.811.883,30	94	42.700
124	424	Comune di Rieti	1.725.000,00	13	1.480
125	427	Comune di Pesaro	14.883.256,00	19	335
126	428	Regione Lazio	14.605.927,56	14	7.812
127	429	Comune di Perugia	14.848.772,71	89	88.714
128	433	Regione Campania	15.000.000,00	121	47.323
129	435	Regione Marche	15.000.000,00	55	80.359
130	436	Regione Liguria	14.999.985,83	60	16.841
131	442	Comune di Pomezia	14.983.924,62	18	22.653
132	449	Comune di Pisa	14.563.795,00	113	21.216
133	450	Comune di Pisa	14.997.999,00	108	18.835
134	462	Regione Molise	15.000.000,00	0	226.823
135	463	Regione Molise	15.000.000,00	0	373.446
136	465	Comune di Sassari	14.784.800,50	30	14.379
137	470	Comune di Corigliano-Rossano	14.987.240,49	14	3.696
138	471	Regione Marche	14.924.152,00	85	25.822
139	473	Comune di Corigliano-Rossano	14.566.337,07	12	3.770
140	477	Comune di Bergamo	12.929.612,52	62	3.500
141	478	Comune di Reggio Calabria	14.998.599,50	72	112.825
142	479	Città Metr. di Roma	14.765.162,80	70	86.000
143	480	Comune di Napoli	15.000.000,00	77	11.000
144	481	Città Metr. di Bari	14.983.142,98	50	48.875
145	482	Comune di Afragola	15.000.000,00	440	82.755
146	483	Comune di Pesaro	14.975.172,98	38	1.007
147	484	Comune di Latina	12.300.000,00	67	20.570
148	485	Comune di Gela	14.996.193,58	0	129.550
149	486	Comune di Rovigo	14.999.705,90	30	4.530
150	488	Città Metr. di Bari	14.993.937,00	12	387.881
151	489	Città Metr. di Bari	14.939.922,54	63	60.527
152	490	Comune di Gela	14.996.205,63	0	51.850
153	493	Città Metr. di Roma	14.794.316,02	238	52.488
154	496	Comune di Reggio Calabria	15.000.000,00	0	48.100
155	530	Regione Abruzzo	15.000.000,00	0	290.549
156	532	Comune di Viterbo	15.000.000,00	91	100.458

157	533	Regione Sicilia	12.392.367,94	36	79.688
158	535	Regione Abruzzo	15.000.000,00	28	323.051
159	581	Città Metr. di Roma	14.920.400,00	158	50.018
		TOTALE	2.160.429.607,15	11.495	8.287.150

È stato erogato l'acconto del 10% di anticipazione a tutti gli Enti beneficiari ed è in corso l'attività di verifica delle rendicontazioni per l'erogazione delle successive quote di finanziamento.

A seguito dell'avanzamento delle attività di monitoraggio del Ministero, si registra ad oggi che dei 963 CUP censiti (tenuto conto delle cancellazioni in corso) che costituiscono le Proposte finanziate, 678 CUP (pari a circa il 70% del totale) hanno concluso con aggiudicazione le relative procedure di affidamento, 56 CUP (6%) sono in corso di aggiudicazione e i restanti 229 CUP (24%) mostrano degli elementi di criticità (cfr. Figura 1).

FIGURA A.1.1: PERCENTUALE DI CUP PER LIVELLO DI ATTUAZIONE



Fonte: Elaborazione Udm MIT su dati ReGiS e attività di monitoraggio.

Rispetto alla media dei CUP che hanno concluso le procedure di aggiudicazione, si riscontra una maggiore percentuale tra quelli che appartengono alla classe 400 - 1.100 mila euro (73%) e soprattutto quelli della classe 1.100 mila-2.600 mila (91%). Inoltre, la percentuale di CUP aggiudicati nelle proposte pilota è sempre maggiore a quelle ordinarie per tutte le classi dimensionali considerate (cfr. Tabella 1).

TABELLA A.1.3: PERCENTUALE DI CUP LE CUI PROCEDURE DI AGGIUDICAZIONE SONO STATE CONCLUSE PER CLASSE DIMENSIONALE E TIPOLOGIA

Classe dimensionale CUP	% Interventi con gare aggiudicate nella classe	Ordinarie	Pilota
Fino a 400.000	61%	60%	100%
Da 400.000 a 1.100.000	73%	73%	86%
Da 1.100.000 a 2.600.000	91%	71%	100%
Maggiore di 2.600.000	67%	72%	92%

Fonte: Elaborazione Udm MIT su dati ReGiS e attività di monitoraggio.

Ai CUP aggiudicati, corrispondono progettualità che dovrebbero garantire la realizzazione di circa 10.500 alloggi di edilizia sociale, in linea con il target europeo che ne prevede almeno 10.000.

Il Programma ERP Sicuro Verde Sociale

Con il Decreto direttoriale n. 52 del 30 marzo 2022, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Dipartimento Casa Italia, ha provveduto all'approvazione del Piano degli interventi predisposti dalle Regioni e dalle Province autonome, contenente gli interventi ammessi a finanziamento, come riportati nella tabella seguente.

Premesso che l'erogazione del finanziamento complessivo alle Regioni e alle Province Autonome avverrà in quattro quote, di cui le prime tre con importo pari al 30% ciascuna e la quarta pari al 10% da erogare in fase di collaudo, al momento è stata già trasferita la prima quota pari a 600 milioni di euro.

Come da cronoprogramma procedurale allegato dal decreto MEF 15 luglio 2021, i lavori sarebbero dovuti iniziare entro il 30 giugno 2023.

Ad ottobre 2023 risultavano avviati lavori per 911 CUP su 989 ammessi a finanziamento.

L'articolo 4, comma 2, lett. b) del DPCM in argomento stabilisce che il MIT procede alla erogazione alle Regioni e alle Province autonome dell'ulteriore 30 del finanziamento assegnato ad avvenuto raggiungimento del 20% di tutti gli interventi ammessi a finanziamento.

Allo stato attuale, si è proceduto al trasferimento delle risorse solo per la Regione Abruzzo, avendo la stessa formulato richiesta e dichiarato l'avvenuto raggiungimento della percentuale prevista.

Per le restanti Regioni si è in attesa di ricevere la richiesta di trasferimento delle risorse spettanti ai sensi del sopracitato articolo 4.

TABELLA A.I.1.4: PROPOSTE DEL PROGRAMMA SICURO VERDE SOCIALE			
REGIONE/PROVINCIA AUTONOMA	FINANZIAMENTO (€)	INTERVENTI (N)	UNITA' ABITATIVE (N)
Abruzzo	85.427.077,28	61	1.914
Basilicata	2.703.657,43	56	56
Bolzano	252.937.245,29	100	2.309
Calabria	15.914.414,37	8	198
Campania	18.068.931,42	10	220
Emilia-Romagna	99.705.727,33	148	1.900
Friuli Venezia-Giulia	61.875.851,17	27	906
Lazio	35.341.909,56	21	694
Liguria	123.813.471,53	56	910
Lombardia	93.466.353,62	442	2.750
Marche	36.651.591,66	219	895
Molise	62.769.144,70	52	367
Piemonte	240.169.591,09	56	2.818
Puglia	46.564.058,52	59	406
Sardegna	14.027.261,25	21	117
Sicilia	295.555.121,25	54	3.563
Toscana	112.660.844,10	54	1.580
Trento	26.088.012,60	23	223
Umbria	97.724.075,93	49	931
Valle d'Aosta	233.347.336,34	150	3.933
Veneto	45.188.323,57	46	628
TOTALE	2.000.000.000,00	1.712	27.318

A.I.2 I PROGRAMMI PER LO SVILUPPO DEL SETTORE IDRICO

Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico

Ad oggi, per il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (ex Piano nazionale interventi nel settore idrico, sezione “*Invasi*” e sezione “*Acquedotti*”), con cinque diversi provvedimenti emanati fra il 2018 e il 2022 sono state finanziate opere per un totale di circa 2.200 mln €, includendo anche ulteriori 900 mln € di risorse aggiuntive del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nell’ambito della misura del PNRR M2C4-I4.1 “*Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell’approvvigionamento idrico*”, di cui si dirà più in dettaglio nella successiva sezione (Tabella A.I.2.1).

Pertanto, a fronte di una dotazione finanziaria complessiva di 2.467,21 mln € (risorse nazionali) + 900 mln € (PNRR), pari a 3.367,21 mln €, sono stati ad oggi impegnati circa 2,2 mld € con i provvedimenti sopra riportati. La differenza tra la dotazione finanziaria oggi disponibile e quanto impegnato riguarda risorse disponibili dal 2024 al 2033 e sarà utilizzata per il finanziamento di stralci attuativi del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico.

Il MIT, ad ulteriore supporto delle politiche già intraprese per lo sviluppo del settore idrico, ha ampliato la destinazione del fondo progettazione opere prioritarie per consentire il finanziamento della progettazione (a livello di PFTE) di

infrastrutture idriche di particolare rilevanza ed entità, anche per un futuro inserimento degli interventi progettati nel Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico, e aventi come soggetto attuatore soggetti che non riescono a provvedere con risorse autonome allo sviluppo della progettazione.

TABELLA A.I.2.1: PROVVEDIMENTI ADOTTATI PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE

Provvedimento	Sezione	Soggetto	Importo
Decreto interministeriale n. 526 del 5 dicembre 2018	-	MIT*	250 mln €
DPCM del 17 aprile 2019	ex Invasi	MIT**	260 mln €
DPCM del 1° agosto 2019	ex Acquedotti	ARERA***	80 mln €
DM n. 517 del 16 dicembre 2021	-	MIT****	708,5 mln € + 900 mln € (PNRR)
Totale			2.198,5 mln €

*Di concerto con MASAF; **di concerto con MEF, MIC, MASE, MASAF, sentita ARERA; ***proposta finale formulata dal MIT, sulla base delle indicazioni di ARERA, di concerto con MEF, MIC, MASE, MASAF; ****risorse a legislazione vigente programmate nell'ambito della misura PNRR M2C4-I4.1 + risorse aggiuntive PNRR.

Con il decreto ministeriale n. 259 del 29 agosto 2022, il MIT ha assegnato risorse per complessivi 18,8 mln € alle sette Autorità di Bacino Distrettuale⁸ (Alpi Orientali, Padano, Appennino Settentrionale, Appennino Centrale, Appennino Meridionale, Sardegna e Sicilia). Le risorse sono destinate alla predisposizione di progetti di fattibilità tecnico ed economica di infrastrutture idriche di particolare rilevanza ed entità, coerenti con gli obiettivi del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. In totale sono stati individuati, sulla base delle modalità stabile dal provvedimento, 21 progetti per complessivi 18,6 mln € che riguardano il completamento o la nuova realizzazione di grandi dighe, interventi di interconnessione, opere di adduzione e trasporto dell'acqua.

Di seguito è riportato con maggiore dettaglio il quadro degli investimenti in infrastrutture idriche gestiti dal MIT nel corso degli ultimi anni, includendo anche gli ultimi provvedimenti sopra menzionati.

PNRR M2C4 - I4.1: Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico

La linea di investimento del PNRR M2C4-I.4.1- *Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico* - prevede interventi su sistemi di approvvigionamento a scopo idropotabile e/o irriguo volti ad ottimizzare e completare infrastrutture idriche per la derivazione, l'accumulo e l'adduzione della risorsa, con l'obiettivo di incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici, migliorare la sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente e ridurre gli sprechi di risorsa. Le risorse assegnate per la linea d'investimento M2C4-I4.1 sono complessivamente pari a 2.000 mln €, di cui 900 mln

⁸ di cui al decreto legislativo n. 152/2006 modificato dalla legge n. 221/2015

€ a valere su risorse aggiuntive PNRR e 1.100 mln € a valere su risorse a legislazione vigente.

Le risorse sono state programmate con il DM del 16/12/2021, n. 517 che individua tre elenchi di interventi, definiti dall'iter istruttorio condotto da parte della Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche e della STM del MIT, in collaborazione con le Autorità di Bacino Distrettuali e con l'Autorità di regolazione per energia reti ambiente (ARERA), prendendo in considerazione:

- la strategicità dell'intervento;
- la capacità di spesa del soggetto proponente;
- l'assenza di incertezze particolari nelle fasi autorizzative ed eventualmente espropriative;
- l'esclusione di sole progettazioni e di interventi relativi alla realizzazione di nuove dighe;
- il rispetto di target e milestone assegnati alla linea d'investimento M2C4 - I4.1 (aggiudicazione lavori al 30 settembre 2023, completamento attività al 31 marzo 2026);
- il rispetto della clausola del 40% degli investimenti da destinare alle Regioni del Mezzogiorno del Paese.

Il decreto individua 124 interventi (Tabella A.I.2.2), da attuare con 74 soggetti attuatori differenti, distinti nei seguenti tre allegati che formano parte integrante del provvedimento:

- Allegato 1 "Risorse aggiuntive PNRR" e costituito da n. 39 interventi per un importo complessivo pari a **circa 900 mln €**.
- Allegato 2 "Risorse fino al 2026 su legislazione vigente da programmare - ex Piano Nazionale settore idrico - sezione "Invasi" e sezione "Acquedotti" e costituito da n. 53 interventi per un importo complessivo pari a **circa 708 mln €**.
- Allegato 3 "Risorse già programmate su legislazione vigente (interventi coerenti ed imputabili sul PNRR)" e costituito da n. 32 interventi per un importo complessivo pari a **circa 391 mln €**.

Fra le opere finanziate o cofinanziate, le principali in termini economici e di particolare rilievo strategico sono relative alla realizzazione delle opere di derivazione della diga di Campolattaro in Campania, di quattro interventi per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico della città di Roma, di un nuovo acquedotto potabile in Piemonte (Valle dell'Orco), il completamento della diga Pietrarossa in Sicilia, delle opere per il potenziamento di importanti schemi idrici potabili in Sicilia e in Sardegna e irrigui in Emilia-Romagna (**Tabella A.I.2.3**).

TABELLA A.I.2.2: RIPARTIZIONE INTERVENTI DM N. 517/2021, PNRR-M2C4-14.1

	ALLEGATO 1		ALLEGATO 2		ALLEGATO 3		TOTALI	
	n. interventi	finanziamento ammissibile (mln €)	n. interventi	finanziamento ammissibile (mln €)	n. interventi	finanziamento ammissibile (mln €)	n. interventi	finanziamento ammissibile (mln €)
NORD	16	274,95	12	316,53	11	104,15	39	695,63
CENTRO	9	183,86	21	93,06	2	19,27	32	296,19
MEZZOGIORNO	14	441,14	20	298,91	19	267,15	53	1007,20
<i>totali</i>	39	899,94	53	708,50	32	390,57	124	1999,02

ALLEGATO 1 Risorse aggiuntive PNRR

ALLEGATO 2 Risorse da programmare - ex Piano nazionale di interventi settore idrico

ALLEGATO 3 Risorse già programmate su legislazione vigente ex Piano nazionale di interventi settore idrico e PSC 2014 2020

TABELLA A.I.2.3: PRINCIPALI OPERE DM N. 517/2021, PNRR-M2C4-14.1

REGIONE	SOGGETTO ATTUATORE	INTERVENTO	FINANZIAMENTO (mln €)
CAMPANIA	Regione Campania	Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro	205
LAZIO	Accea ATO 2 S.p.A.	Progetto di sicurezza e ammodernamento dell'approvvigionamento della città metropolitana di Roma - "Messa in sicurezza e ammodernamento del sistema idrico del Peschiera", Sotto-progetti: NUOVO ACQUEDOTTO MARCIO - I LOTTO RADDOPPIO VIII SIFONE - TRATTO CASA VALERIA - USCITA GALLERIA RIPOLI CONDOTTA MONTE CASTELLONE - COLLE S. ANGELO (VALMONTONE) ADDUTTRICE OTTAVIA - TRIONFALE	150
PIEMONTE	SMAT S.p.A.	Progetto di Valle dell'Orco	93
SARDEGNA	ENAS	Interventi di manutenzione straordinaria con sostituzione e/o risanamento strutturale di diversi tratti degli acquedotti "Coghinas I" e "Coghinas II", nei comuni di S. Maria Coghinas, Valledoria, Castelsardo, Sorso, Sassari, e Porto Torres.	66
SICILIA	Regione Siciliana	Diga Pietrarossa - Interventi per il completamento della diga	60
SICILIA	Siciliacque S.p.A.	Interventi per il potenziamento del sistema idrico della Sicilia sud-occidentale: Adduzione da Montescuro Ovest per Mazara, Petrosino, Marsala	54
EMILIA-ROMAGNA LOMBARDIA	Consorzio della Bonifica Burana	Interventi di miglioramento del sistema irriguo e di scolo del bacino Burana Po di Volano	49
EMILIA-ROMAGNA	Consorzio della Bonifica Renana	Lavori urgenti di espurgo con recupero della piena capacità di invaso dei Collettori Lorgara, Garda e Menata e ottimizzazione del sistema di pompaggio a fini irrigui impianti idrovori Salarino e Vallesanta in comune di Argenta	40

PNRR M2C4 - I4.2 Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti

La linea di investimento del PNRR M2C4-I.4.2 - *Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti* - prevede interventi per la riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti, con l'obiettivo di affrontare carenze che si protraggono da tempo soprattutto in materia di gestione delle risorse idriche e di ridurre significativamente le perdite di acqua potabile, potenziando e modernizzando le reti di distribuzione dell'acqua attraverso sistemi di controllo avanzati che consentano di monitorare i nodi principali e i punti più sensibili della rete.

Le risorse assegnate per la linea d'investimento M2C4-I4.2 sono complessivamente pari a 900 mln € e gli interventi da finanziare sono stati selezionati con un avviso pubblico emanato il 9 marzo 2022. Come da indicazioni del PNRR, almeno il 40% delle risorse complessive è stato destinato prioritariamente alle regioni del Mezzogiorno, per un totale di circa 364 mln €.

Con l'Avviso, rivolto agli Enti di Governo d'Ambito presenti sul territorio nazionale che abbiano affidato il servizio a soggetti legittimati ai sensi dell'art.172 del d.lgs.n.152/2006 ovvero conformi alla normativa pro-tempore vigente operanti sul territorio nazionale e promuove processi di rimessa in efficienza delle reti idriche di distribuzione nell'ambito del Servizio Idrico Integrato, sono stati individuati interventi rivolti a ridurre le dispersioni idriche e a migliorare la qualità del servizio erogato ai cittadini, creando altresì le premesse per un avanzamento significativo della capacità di gestire in modo durevole il patrimonio delle infrastrutture idriche basato sulle migliori tecnologie disponibili, le migliori pratiche internazionali e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall'Unione europea, in coerenza con i principi e gli obiettivi della strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile e il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici.

Inoltre, per target e milestone fissati dal PNRR, oltre all'aggiudicazione di tutti gli appalti da acquisire entro il 30 settembre 2023, gli interventi dovranno garantire - con target intermedio al 31 dicembre 2024 di 14.000 km - la distrettualizzazione di 45.000 km di rete idrica al 31 marzo 2026 (come da decisione del Consiglio ECOFIN di dicembre 2023 che ha modificato la decisione di esecuzione del 13 luglio 2021 relativa all'approvazione della valutazione del Piano di ripresa e resilienza per l'Italia).

Con la misura sono stati assegnati complessivamente 900 mln € a 33 interventi volti a ridurre le perdite di acqua potabile nella rete degli acquedotti. I 33 interventi finanziati (19 interventi ammessi al finanziamento interessano le regioni del Nord e del Centro per complessivi 536 mln € e 14 quelle del Sud per complessivi 364 mln €), consentiranno di attrezzare entro il 31 dicembre 2024 circa 45.500 chilometri di condotte ad uso potabile con strumentazioni e sistemi di controllo innovativi per la localizzazione e la riduzione delle perdite, favorendo una gestione ottimale della risorsa idrica, riducendo gli sprechi e limitando le inefficienze, migliorando allo stesso tempo la qualità del servizio erogato ai cittadini. Entro il 31 marzo 2026 si prevede di estendere tali interventi a circa 72.000 chilometri di condotte.

Sulla linea d'investimento M2C4-I4.2, a fronte delle risorse inizialmente disponibili e interamente assegnate, sono stati selezionati numerosi interventi ammessi ma non finanziati per carenza di fondi. A seguito della proposta di rimodulazione del Piano, approvata dal Consiglio ECOFIN, e dei successivi provvedimenti di assegnazione delle risorse, sarà possibile procedere allo scorrimento della graduatoria delle proposte "ammesse ma non finanziate per carenza di fondi" stante un'ulteriore disponibilità pari a circa 1,024 mld €.

PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020 - ASSE IV “REACT-EU”

In complementarità strategica con la linea d’investimento del PNRR M2C4-I4.2, si colloca la programmazione “REACT-EU”, che assegna risorse supplementari alla politica di coesione, nell’ambito del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, a supporto di misure di **riduzione delle perdite nella rete di distribuzione idrica del Mezzogiorno, per un importo iniziale di 313 mln € cui si somma l’ulteriore disponibilità di 169 mln €, per un totale di 482 mln €, definita a febbraio 2022 da parte del Dipartimento della Coesione. A seguito di riprogrammazione dell’Asse IV da parte della Commissione europea, definita ad ottobre 2023, la dotazione finanziaria risulta pari a 300 mln €. La programmazione REACT-EU nell’ambito del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 rientra nella cornice dell’*European Green Deal* COM/2019/640 final, attraverso il quale l’UE si ripropone di trasformare l’Unione in un’economia sostenibile moderna, efficiente in termini di risorse e competitiva, fornendo un piano d’azione per incrementare l’uso efficiente delle risorse passando ad un’economia pulita e circolare, ripristinare la biodiversità e ridurre l’inquinamento, ed è particolarmente finalizzata a ridurre il “*water service divide*” fra la realtà del Centro-Nord e quella dell’Italia meridionale e insulare e a favorire la gestione efficiente delle risorse idriche.**

Benché ci sia stata una parziale ripresa degli investimenti nel settore idrico, osservata a seguito dell’attribuzione ad ARERA delle competenze in materia di regolazione e controllo dei servizi idrici, la ripresa appare ancora insufficiente rispetto alle reali esigenze di ammodernamento e sviluppo delle infrastrutture idriche italiane.

In linea con le procedure proprie del PON, nel mese di novembre 2021 è stato pubblicato un avviso rivolto ai soggetti regolati da ARERA con affidamento legittimo ai sensi del Dlgs.n.152/2006 operanti nelle aree delle cinque regioni meno sviluppate del Mezzogiorno (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia), al fine di presentare proposte per investimenti funzionali al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- ottenere una riduzione delle perdite nelle reti per l’acqua potabile;
- aumentare la resilienza dei sistemi idrici al cambiamento climatico;
- rafforzare la digitalizzazione delle reti, da trasformare in una “rete intelligente”, per promuovere una gestione ottimale delle risorse idriche, ridurre gli sprechi e limitare le inefficienze.

Tutti gli interventi ammissibili, da concludere entro dicembre 2023, devono essere rivolti a ridurre le dispersioni idriche e a migliorare la qualità del servizio erogato ai cittadini, creando altresì le premesse per un avanzamento significativo della capacità di gestire in modo durevole il patrimonio delle infrastrutture idriche, basato sulle migliori tecnologie disponibili, le migliori pratiche internazionali e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall’Unione europea, in coerenza con i principi e gli obiettivi della strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile e il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici.

All’esito della fase di valutazione delle proposte presentate, il MIT ha finanziato 17 interventi per complessivi 476 mln €: un intervento in Basilicata per 49 mln €, 6 interventi in Campania per complessivi 127 mln €, un intervento in Puglia per 90 mln € e 9 interventi in Sicilia per complessivi 210 mln €.

A conclusione del Programma, l’Autorità di Gestione ha avviato le verifiche sullo stato di realizzazione degli interventi anche al fine di stabilire gli importi finanziati a seguito della rimodulazione intervenuta e i fabbisogni necessari a garantire la funzionalità degli stessi e il raggiungimento dei target fissati nell’ambito dell’Asse IV.

Il Piano Sviluppo e Coesione PSC 2014-2020 - Piano operativo dighe

Con le delibere CIPE n. 54/2016 e n. 12/2018 è stato adottato il **“Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 - Linea d’azione: Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza Dighe”** e il relativo aggiornamento, che ha inizialmente previsto un finanziamento complessivo di 467,9 mln € per interventi di progettazione e manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di grandi dighe e interventi di sola progettazione - in particolare sono state finanziate le verifiche di sicurezza sismica delle grandi dighe e delle opere accessorie ricadenti in zona sismica 1 e 2. Gli interventi riguardano per il 56% dighe per le quali occorre completare le operazioni di collaudo e per il 44% dighe che necessitano di manutenzione straordinaria. Il finanziamento concorre, in particolare, anche al completamento di tre grandi dighe, Pietrarossa, Monti Nieddu e Cumbidanovu. I finanziamenti sono stati assicurati solo ai soggetti concessionari/gestori pubblici, mentre restano escluse le dighe a solo uso idroelettrico e quelle a solo uso industriale.

Lo stato di attuazione di tale programma di investimenti costituisce un campione significativo delle criticità nel settore delle grandi dighe: la prima questione è relativa all’assenza della progettazione finalizzata alla soluzione dei problemi di sicurezza derivanti dall’invecchiamento delle strutture e di quelli rilevati nel corso dell’attività di vigilanza svolta dal MIT, o in esito ai risultati della riqualificazione sismica e idrologica delle infrastrutture. D’altra parte, la disponibilità dei finanziamenti per avviare la progettazione, e quindi l’esecuzione degli interventi, ha messo in evidenza una mancanza di coordinamento con i procedimenti autorizzativi (in primis, ambientali), che in alcuni casi rallentano o bloccano gli interventi.

A tutt’oggi, a seguito dell’approvazione da parte dell’Autorità Responsabile del PSC della rimodulazione proposta dalla Regione Sardegna per il finanziamento del completamento della diga di Monti Nieddu che ha incrementato il Piano di 88,6 mln €, **i finanziamenti perfezionati tramite accordi sottoscritti tra il MIT e i soggetti attuatori riguardano 128 interventi, per un ammontare complessivo di risorse impegnate pari a 556,5 mln €.** Al riguardo, fermi restando i procedimenti tecnici conclusi o in corso, relativamente agli studi propedeutici alle verifiche sismiche, visto l’avanzamento tecnico-finanziario degli interventi e considerati i termini posti dalle regole del piano, sono in corso presso le Autorità competenti le ricognizioni volte ad individuare gli interventi “salvaguardabili” rispetto al termine delle OGV relative al PSC 2014-2020.

Al fine di dare prosecuzione a questi interventi in termini di risorse economiche e scadenze temporali, attualmente non sufficienti, si è in attesa delle determinazioni delle Autorità preposte circa la definizione dei nuovi termini delle OGV relative al PSC 2014-2020, ovvero della previsione della realizzazione degli interventi nella nuova programmazione 2021-2027. È auspicabile, oltre che per gli interventi “salvaguardabili”, prevedere il trasferimento nella programmazione 2021-2027 anche per gli interventi che non hanno rispettato le scadenze delle obbligazioni definite per il periodo di programmazione 2014-2020, in considerazione della strategicità della loro realizzazione ai fini del recupero della risorsa idrica.

In attesa delle determinazioni delle Regioni in merito al PSC 2021-2027, ovvero al trasferimento degli interventi già previsti nel PSC 2014-2020, attesa la strategicità di assicurare l’incremento di risorsa idrica e il miglioramento della sicurezza delle grandi dighe esistenti, ovvero il mantenimento degli attuali volumi disponibili, il MIT valuterà la pianificazione e programmazione degli investimenti con i fondi resi disponibili da legge di bilancio per il PNISSI.

Il Piano Sviluppo e Coesione PSC 2021-2027 - Linea d’intervento “Infrastrutture idriche”

Con delibera CIPESS n. 1 del 15 febbraio 2022 sono stati anticipati degli interventi in tema infrastrutturale a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027, in coerenza con l'accordo di partenariato per i fondi strutturali e di investimento europei e del PNRR. In una delle aree tematiche in cui opera il Fondo, relativa a "*Mobilità e Infrastrutture Sostenibili*", rientra la **linea di intervento "infrastrutture idriche"**. I progetti selezionati al momento si pongono in coerenza con gli interventi del PNRR, e in continuità con le attività avviate con i progetti FSC 2014-2020, secondo principi di complementarità e addizionalità delle risorse, con particolare attenzione ai settori che non hanno beneficiato di finanziamenti nell'ambito del *Next Generation EU*. Gli interventi relativi al potenziamento delle infrastrutture idriche, infatti, sono addizionali rispetto ai fondi assegnati a queste infrastrutture nel PNRR e finalizzati ad aumentare la resilienza al cambiamento climatico dei grandi invasi e l'efficienza nella distribuzione delle risorse idriche.

I progetti, individuati prioritariamente dalle Regioni interessate, riguardano tre assi di interesse:

- **cura e manutenzione:** assicurare la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi anche attraverso l'uso di metodi e tecnologie innovative;
- **infrastrutture verdi e digitali:** realizzare infrastrutture più sostenibili e resilienti, in grado di ridurre le disuguaglianze esistenti e rispondere ai bisogni delle imprese e delle persone, coerentemente con il *Green Deal* europeo;
- **città, paesi e aree rurali:** privilegiare programmi che contrastino i cambiamenti climatici e consentano di adattarsi alle nuove realtà sociali nelle città e nei centri urbani, e sviluppare programmi di intervento che supportino le politiche attive di contrasto allo spopolamento delle aree interne;

in base ai seguenti principi:

- **addizionalità e complementarità delle risorse:** assicurare continuità agli obiettivi del PNRR, prevedendo uno spazio di complementarità per interventi che non hanno trovato adeguato sviluppo nel Piano, ma sono comunque indispensabili per lo sviluppo del Paese e la riduzione dei divari territoriali e sociali, nonché rafforzando la dotazione economica delle opere;
- **grado di maturità delle progettazioni,** come previsto dall'art. 1, comma 178, lettera d) della legge n.178/2020.

La **linea di intervento "infrastrutture idriche"** individua interventi, per complessivi 275 mln €, che si concentrano in Campania e Sicilia, regioni che negli ultimi anni hanno particolarmente subito gli effetti del cambiamento climatico. Gli interventi riguardano "progetti bandiera", per un ammontare complessivo di 115 mln €, e "interventi locali", per un ammontare complessivo di 160 mln € che saranno attuati a valle dei decreti di assegnazione definitiva delle risorse e della stipula delle relative convenzioni attuative con le Regioni.

Il MIT sta ulteriormente lavorando, d'intesa con le altre amministrazioni competenti, affinché il comparto delle infrastrutture idriche possa trovare riconoscimento nella nuova programmazione PSC 2021-2027.

Opere commissariate - settore idrico

Come previsto dal Decreto-legge di luglio 2020, n.76 (c.d. DL Semplificazioni), inoltre, con i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di aprile 2021 e di maggio 2022 sono stati nominati i **Commissari straordinari per la realizzazione di 12 interventi infrastrutturali del settore idrico per un ammontare complessivo allo stato della progettazione, valutato in circa 3 mld €** (si precisa che per alcuni interventi è in corso la progettazione, a conclusione della quale sarà possibile stabilire gli importi definitivi). I dodici interventi sono divisi in quattro gruppi:

- interventi di miglioramento e/o adeguamento di infrastrutture già in esercizio che a seguito dell'attività periodica di controllo e monitoraggio svolta dai soggetti concessionari/gestori della risorsa idrica hanno evidenziato la necessità di manutenzioni straordinarie rilevanti. In questo insieme ricadono le dighe di: Govossai, Rio Olai, Monte Pranu, Cantoniera, Rio Mannu di Pattada e Maccheronis;
- interventi di completamento delle dighe incompiute, in cui ricadono le dighe di: Cumbidanovu, Montinieddu, Is Canargius e Pietrarossa;
- opere di adduzione primaria dalle sorgenti dal Peschiera, per l'approvvigionamento della città di Roma;
- intervento di completamento delle infrastrutture di derivazione della diga di Campolattaro, che rappresenta uno dei principali schemi idrici del Mezzogiorno per l'approvvigionamento idrico sia potabile che irriguo.

Gli interventi sulle dighe puntano ad aumentare la risorsa disponibile complessiva di quasi 700 milioni di m³, da destinare all'uso irriguo, potabile, idroelettrico e di protezione dei territori di valle (laminazione).

Con la legge di bilancio 2023 è stato coperto il fabbisogno finanziario dell'intervento commissariato del Peschiera, grazie ad uno stanziamento di 700 mln € suddiviso negli anni dal 2023 al 2030 (articolo 1, comma 519 della legge 197/2022).

Gli investimenti per il completamento delle opere commissariate risultano prioritari, con un fabbisogno economico attualmente residuo riportato in Tabella A.1.2.4.

TABELLA A.1.2.4: FABBISOGNO RESIDUO (ATTUALMENTE STIMATO) PER LE INFRASTRUTTURE IDRICHE COMMISSARIATE

	(mln €)
Completamento dighe incompiute in Sardegna e Sicilia (comprese le derivazioni)	70
Miglioramento o adeguamento di dighe già in esercizio in Sardegna	110
Opere di adduzione primaria dalle sorgenti dal Peschiera	(ad esito progettazione esecutiva)
Opere di derivazione e completamento della diga di Campolattaro	(ad esito progettazione esecutiva)
Totale	180

Prime opere di urgente realizzazione - cabina di regia per la crisi idrica

La cabina di regia, istituita con il decreto-legge 14 aprile 2023, n. 39, "*Disposizioni urgenti per il contrasto della scarsità idrica e per il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche*", convertito con modificazioni dalla legge del 13 giugno 2023, n. 68, ha avviato nel mese di maggio 2023 una prima ricognizione delle risorse a legislazione vigente disponibili presso le Amministrazioni che costituiscono la cabina di regia e delle opere e degli interventi richiesti alle Regioni interessate.

Il MIT ha reso disponibili risorse per 102,03 mln €; conseguentemente, la cabina di regia ha individuato n. 8 interventi da finanziare per un ammontare complessivo pari a 102,03 mln €: 2 interventi in Emilia-Romagna per 13,1 mln €, un intervento in Lazio per complessivi 6,03 mln €, un intervento in Lombardia per 33,1 mln €, 3 interventi in Piemonte per complessivi 27,8 mln € e uno intervento in Veneto per complessivi 22 mln €.

Fabbisogno infrastrutture idriche

La Riforma conseguita nell'ambito del PNRR M2C4-R4.1 consentirà di avere a disposizione con il PNISSI una pianificazione degli investimenti a scala nazionale, indipendentemente dall'uso della risorsa idrica. A seguito dell'avvio delle attività relative alla redazione del nuovo Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico, il fabbisogno richiesto dai soggetti proponenti ammonta ad oltre 13,5 mld €.

Inoltre, per il completamento della copertura finanziaria delle opere idriche commissariate, al momento è segnalato un fabbisogno aggiuntivo pari a 180 mln €.

Pertanto, le risorse disponibili e già ripartite o programmate per gli interventi e i programmi prioritari del settore idrico di competenza MIT ammontano a 5.954 mln €.

Il fabbisogno residuo risulta pari a circa 7,7 mld € (Tabella A.I.2.5).

TABELLA A.I.2.5: INVESTIMENTI INFRASTRUTTURE IDRICHE

	Costo (mln €)	Risorse ripartite (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (ex Piano nazionale interventi nel settore idrico) + PNRR-M2C4-I4.1 infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico		2.198,5	
Legge di Bilancio 2023 - Progetto di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico del Peschiera, di cui all'allegato IV, n. 8, annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, concernente il nuovo tronco superiore dalle sorgenti alla centrale di Salisano		700	
Piano operativo Dighe - PSC 2014-2020		556,5	
PNRR-M2C4-I4.2 riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, digitalizzazione e monitoraggio delle reti		900 + 1.024*	
PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020 - ASSE IV "REACT-EU"		300	
PSC 2021-2027 - linea d'intervento Infrastrutture idriche		275	
TOTALE	13.680**	5.954	7.726***

* 1.024 mln € in attesa del provvedimento di assegnazione delle ulteriori risorse a valere sulla linea d'investimento

** 13.680 mln € = 13.500 mln € + 0.180 mln €

*** Sono disponibili, per quanto non ancora assegnati, 1.121,99 mln € del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico, di cui 288,46 mln € per il periodo 2024-2026 e 833,53 mln € per il periodo 2027-2033.

Per il futuro, anche alla luce dei cambiamenti climatici in atto, le priorità infrastrutturali, da pianificare in dettaglio grazie al **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**, riguarderanno prioritariamente gli interventi volti alla mitigazione degli effetti dei predetti cambiamenti climatici ed all'incremento della resilienza delle infrastrutture idriche.

In tale direzione, continuano a risultare prioritari gli investimenti per il completamento delle opere commissariate, con un fabbisogno economico attualmente residuo riportato in Tabella A.I.2.5, e **gli interventi relativi all'aumento della capacità di accumulo e derivazione/trasporto delle risorse idriche quali, ad esempio, il potenziamento e la manutenzione straordinaria degli schemi idrici regionali e interregionali, includendo anche nuovi sistemi e schemi per l'approvvigionamento di risorse idriche non convenzionali (riuso acque reflue depurate a scopo irriguo, acque dissalate), il completamento delle**

opere di derivazione dalle grandi dighe esistenti, il completamento delle grandi dighe incompiute, nuovi invasi programmati o in corso di programmazione, una nuova pianificazione di serbatoi ad uso plurimo, con particolare attenzione agli usi irrigui ed idroelettrici, sia per soddisfare il fabbisogno di acqua potabile che per salvaguardare e/o incrementare le produzioni agricole ed energetiche nazionali, prioritarie negli attuali scenari. Tali interventi potranno utilmente conseguire l'obiettivo di mitigazione degli effetti dei cambiamenti in atto solo se affiancati da investimenti volti ad una riduzione delle perdite da tutte le infrastrutture idriche, sia nelle grandi opere di trasporto della risorsa che nelle reti di distribuzione, e da un complessivo riordino della governance del settore idrico.

A.I.3 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI

I rapporti tra lo Stato e RFI sono regolati da un Atto di Concessione (n.138 T del 31 ottobre 2000) per tutti i compiti e le attribuzioni connessi alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e da Contratti di Programma (CdP) per la disciplina degli aspetti economici e finanziari, così come previsto dal Decreto Legislativo 112/2015 e successive modificazioni e integrazioni. Ai sensi dell'Atto di Concessione RFI è responsabile della progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, oltre che dello sviluppo e costruzione, anche tramite le società partecipate, di nuove linee e impianti ferroviari. Attraverso lo strumento del Contratto di Programma fra il MIT ed il concessionario/gestore - di durata non inferiore a cinque anni, aggiornabile e rinnovabile anche annualmente - sono individuati i reciproci obblighi e disciplinate le modalità di finanziamento, secondo gli obiettivi strategici individuati dallo Stato e nei limiti delle risorse pubbliche a ciò finalizzate, per la gestione della rete e dei servizi di continuità territoriale e per gli investimenti di rinnovo, potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura.

A partire dal 2013, ai sensi della delibera del CIPE 4/2012, i rapporti della Società con lo Stato sono regolati non più da un solo Contratto, ma attraverso due atti:

- **il Contratto di Programma - parte Servizi (CdP-S)**, che disciplina le attività manutentive, sia ordinarie che straordinarie, nonché le altre attività di gestione della rete prestate dal Gestore e le relative coperture finanziarie per il periodo di riferimento;
- **il Contratto di Programma - parte Investimenti (CdP-I)**, che disciplina gli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e l'adeguamento tecnologico della rete ferroviaria.

Per contribuire al rilancio del Paese e alla transizione ecologica e digitale del suo sistema di mobilità, i programmi di sviluppo e i progetti di investimento del CdP-I perseguono i seguenti obiettivi:

- **l'incremento degli standard di sicurezza** della circolazione ferroviaria e dell'infrastruttura nel suo complesso.
- **il rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura**, così da anticipare potenziali minacce derivanti dal dissesto idrogeologico, affrontare eventi meteorologici avversi e adattarsi ai cambiamenti climatici;
- **il potenziamento della dotazione tecnologica e l'innovazione** da sviluppare nell'ambito di tutti i sottosistemi dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. In

particolare, si segnala l'estensione dell'utilizzo dell'ERTMS a tutta la rete, al fine di rendere il sistema ferroviario italiano tra i più avanzati del mondo;

- **la piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T**, per i quali sono necessari interventi di adeguamento delle linee ferroviarie agli standard prestazionali europei, il potenziamento delle reti TEN-T e dei valichi alpini.

- **il potenziamento e l'estensione dell'Alta Velocità (AV)**, ossia l'estensione della connettività e prestazioni dell'AV realizzando infrastrutture diverse per le esigenze di ciascun territorio, per migliorare l'integrazione e l'accessibilità tra le principali aree del Paese. Affiancando alla realizzazione di nuove linee, interventi di velocizzazione e superamento delle situazioni di saturazione, sarà possibile massimizzare l'offerta di collegamenti veloci nord-sud/est-ovest.

- **il miglioramento delle reti regionali, interregionali e dei nodi ferroviari delle città metropolitane** (considerando anche lo sviluppo delle linee storiche ad utilizzo turistico), ovvero di quelle reti ferroviarie "non nazionali" che presentano evidenti potenzialità e criticità;

- **lo sviluppo dell'intermodalità**, attraverso il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio con aeroporti, porti e terminali merci;

- **l'aumento della qualità delle stazioni**, le quali vanno valorizzate quali nodi intermodali e poli di attrazione per lo sviluppo sostenibile del territorio e del suo sistema di mobilità. Di conseguenza, sarà necessario classificare le stazioni sulla base non solo del numero di passeggeri, ma del loro ruolo nel contesto urbano e territoriale, analizzare e definire il loro potenziale come nodo trasportistico e polo di servizi per i viaggiatori e per il territorio.

ULTIMO AGGIORNAMENTO CDP - PARTE INVESTIMENTI

Attualmente è vigente l'**aggiornamento 2023 del Contratto di Programma 2022-2026, parte Investimenti**, che ha seguito il nuovo iter previsto dal Decreto Legge 152/2021. Il Contratto, sottoscritto in data 9 giugno 2023 e per il quale è stata data informativa al CIPESS il successivo 20 luglio, **ha concluso il suo iter autorizzativo il 21 dicembre 2023** con la registrazione dalla Corte dei Conti al n.4052 del Decreto di approvazione n. 289 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Nell'Aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026 **sono state contrattualizzate nuove risorse per 5.535,98 milioni di euro previste da specifici atti normativi e integralmente finalizzate per legge a specifici interventi**. Inoltre è stata operata una **rimodulazione di risorse pari a 2.502,00 milioni di euro**, che ha riguardato risorse statali "ordinarie" contrattualizzate nel precedente atto su interventi la cui evoluzione della programmazione progettuale e realizzativa non ne ha consentito l'appaltabilità prima del primo semestre 2024, che sono state trasferite temporaneamente **per far fronte ad esigenze finanziarie emergenti** connesse alla prosecuzione delle attività dei progetti legati al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nonché ad opere attribuite al coordinamento dei commissari e altri interventi di maggiore priorità.

Nelle Tabelle seguenti è riportata, coerentemente con le linee di indirizzo prospettate nel "*Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci*", la ripartizione dei costi, delle risorse e dei connessi fabbisogni residui per classe tipologica di investimento come definita nel Contratto di Programma tra MIT e RFI.

Le stime di costo sono state aggiornate secondo i processi di pianificazione aziendale RFI.

Le disponibilità finanziarie comprendono, oltre a quanto già disponibile nell'aggiornamento 2023 del CdP-I, anche tutte gli incrementi e le riduzioni determinate da specifiche disposizioni di legge intervenute dopo la finalizzazione dell'Atto (es. Legge di Bilancio 2024 comma 279, revisione PNRR, rimodulazioni Piani Operativi FSC14-20 e FSC21-27, utilizzo Fondi per adeguamenti tariffari opere in corso e da avviare a realizzazione, DL Asset,...). Non sono state prese in considerazione, invece, le risorse stanziare in forma indistinta dalla Legge di Bilancio 2024 per il finanziamento di investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, che saranno individuati nell'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-2026 - parte Investimenti.

Per quanto riguarda i programmi, analogamente alle precedenti versioni dell'allegato MIT al DEF, sono stati considerati esclusivamente i fabbisogni residui relativi all'orizzonte 2031 (2° quinquennio del Contratto).

TABELLA A.I.3.1: ULTIMO AGGIORNAMENTO CDP - PARTE INVESTIMENTI

Classe		importi in milioni di euro		
		Costo (Opere da avviare entro 2° quinquennio CdPI)	Risorse disponibili	Fabbisogno
01	Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	17.026	9.671	7.355
02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	32.542	10.284	22.258
03	Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni	8.261	3.317	4.944
04	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	481	341	140
05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	19.826	7.848	11.978
06	Programmi città metropolitane	17.385	10.911	6.474
07	Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	3.463	1.310	2.153
08	Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	2.754	1.404	1.350
09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	164.876	79.321	85.554
Totale Contratto di Programma MIT-RFI		266.612	124.407	142.206

INDIVIDUAZIONE DIRETTRICI NAZIONALI PER LA VELOCIZZAZIONE DEI SERVIZI

Gli investimenti programmati sulle principali direttrici ferroviarie nazionali realizzeranno un **nuovo disegno della rete per servizi passeggeri** di medio-lunga percorrenza ad alte prestazioni, sviluppando l'Alta Velocità da nord a sud, velocizzando gli itinerari trasversali e diagonali e ampliando la connettività del sistema secondo modalità efficaci e coerenti con la struttura multipolare del territorio italiano e consentiranno di **potenziare i servizi di trasporto merci su ferro**, secondo una logica intermodale. Particolare attenzione sarà posta all'integrazione con i sistemi di trasporto regionali, che svolgono un ruolo primario

nel sostenere la domanda di mobilità locale e alimentano il sistema dei collegamenti ad Alta Velocità a livello nazionale e alla creazione di connessioni efficaci con i principali valichi transfrontalieri e con il sistema dei porti esistenti.

Sarà massimizzato lo sfruttamento degli asset esistenti, privilegiando il **potenziamento tecnologico** delle tratte convenzionali in esercizio e ricorrendo ad interventi infrastrutturali, con realizzazione ex novo di **varianti e tratte integrative**, solo per la risoluzione dei colli di bottiglia puntuali e per la realizzazione dei collegamenti mancanti.

L'obiettivo è quello di garantire a tutte le principali aree dell'Italia **tempi di percorrenza concorrenziali** contribuendo con lo shift modale alla decarbonizzazione del settore trasporti.

Di seguito si riporta un focus relativo ai principali interventi infrastrutturali sulle direttrici ferroviarie di interesse nazionale (SNIT di I Livello).

TABELLA A.1.3.2: INDIVIDUAZIONE DIRETTRICI NAZIONALI PER LA VELOCIZZAZIONE DEI SERVIZI

Direttrice	Costo (Opere da avviare entro 2° quinquennio CdPI)	Risorse disponibili	importi in milioni di euro
			Fabbisogno
Torino - Lione - sezione nazionale	4.598	923	3.675
Liguria-Alpi	13.889	10.870	3.019
Genova-Ventimiglia	2.417	51	2.366
Asse orizzontale Milano-Venezia	15.382	10.991	4.391
Venezia-Trieste/Valichi orientali	2.560	441	2.118
Valico del Brennero	6.789	5.414	1.375
Accesso al Brennero	6.180	1.572	4.607
Dorsale Centrale (Nodo AV Firenze)	2.735	2.735	0
Napoli - Bari	6.067	5.961	106
Palermo - Catania - Messina	12.527	9.701	2.827
Attraversamento stabile Stretto di Messina	1.100	10	1.090
Salerno - Reggio Calabria	30.352	12.101	18.250
Adriatica	10.825	5.808	5.017
Rete sarda	2.039	593	1.446
Pontremolese	5.798	391	5.407
Orte-Falconara	4.751	1.369	3.382
Roma-Pescara	16.002	1.002	15.000
Battipaglia-Potenza-Taranto	1.806	433	1.373
Ionica e trasversale Lamezia-Catanzaro	1.826	1.114	711
Altri minori (Adeguamento prestazionale corridoi, opere in ultimazione, navigazione, fondi)	17.235	7.840	9.395
TOTALE	164.876	79.321	85.554

ULTIMO AGGIORNAMENTO CDP - PARTE SERVIZI

Attualmente è vigente l'aggiornamento 2023 del Contratto di Programma 2022-2026, parte Servizi, che ha seguito il nuovo iter previsto dal Decreto Legge 152/2021. Il Contratto, sottoscritto in data 9 giugno 2023 e per il quale è stata data

informativa al CIPESS il successivo 20 luglio, ha concluso il suo iter autorizzativo il 22 dicembre 2023 con la registrazione dalla Corte dei Conti al n.4051 del Decreto di approvazione n. 292 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Le principali modifiche dell'aggiornamento 2023 riguardano:

- l'incremento di risorse previsto dalla Legge di Bilancio 2023 per 2.800 milioni di euro per i programmi di manutenzione straordinaria della rete;
- l'incremento delle risorse per 5,68 milioni di euro per lo svolgimento del servizio di collegamento marittimo passeggeri sulla tratta tra Reggio Calabria e Messina e viceversa effettuato nel periodo 01/10/2022-30/09/2023.

Inoltre, in considerazione delle note e pesanti ripercussioni della situazione internazionale sui mercati dei materiali e delle materie prime, sono state riaggornate le previsioni programmatiche della spesa per la manutenzione straordinaria per l'anno 2023 con un adeguamento dei fabbisogni dai 2.200 a 2.850 mln annui.

Successivamente alla sottoscrizione dell'aggiornamento 2023 del Contratto, in data 18 settembre 2023 è stata emanata la legge n. 129 recante "Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2023", che ha reso disponibile uno stanziamento aggiuntivo pari a 50 milioni di euro per l'anno 2023 per le attività di Manutenzione Ordinaria, che saranno oggetto di recepimento con l'aggiornamento 2024. Inoltre, con nota del MIT n. 5549 del 29 settembre 2023 è stato comunicato che, con la data del 30 settembre 2023, l'espletamento, da parte di RFI, del servizio di trasporto marittimo pubblico veloce per passeggeri tra i porti di Messina e Reggio Calabria e viceversa è da ritenersi concluso, in quanto affidato alla società Liberty Lines S.p.A..

A legislazione vigente il CdP-Servizi presenta il seguente quadro finanziario:

- coperture disponibili nel triennio 2024-2026 per le attività in conto esercizio (manutenzione ordinaria ed altre attività di gestione della rete) pari a 966 mln a fronte di un fabbisogno programmatico di 1.156 mln/anno;
- mancata copertura a legislazione vigente dei fabbisogni per la manutenzione straordinaria relativi alle annualità 2025 e 2026.

•

A.I.4. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS E LA VIABILITA' SECONDARIA

Il contratto di programma Anas

Il Contratto di Programma MIT ANAS 2021 - 2025, che regola i rapporti tra lo Stato e ANAS S.p.A., è in fase di approvazione da parte del CIPESS. Relativamente agli anni 2021-2022, pertanto, il Contratto ha recepito opere già appaltate e si riferisce al consuntivo dei servizi già resi; con riferimento agli anni 2023-2025, il Contratto si riferisce alle opere appaltabili nel medesimo triennio, e alla previsione dei servizi da rendere. Nell'articolato del contratto di programma ANAS è contenuto il Piano degli investimenti, con l'importo a vita intera degli interventi la cui appaltabilità è contemplata nel periodo regolatorio 2021 - 2025 e la cui realizzazione è prevista in un arco temporale che si protrae sino al 2032. Il Contratto recepisce i finanziamenti previsti nelle leggi di bilancio per opere su strade statali e da finanziamenti speciali, e comprende tutte le voci necessarie alla realizzazione di nuove opere, alla manutenzione programmata e ad altre tipologie di spesa necessarie per le attività di progettazione, appalto e gestione delle strade statali.

TABELLA A.I.4.1: VALORIZZAZIONE CDP	
SUDDIVISIONE PER AREA	Importo
	- mln € -
Nuove opere	36 887
Manutenzione	4 747
Fondo opere in corso	1 774
Investimenti tecnologici	429
Fondo progettazione	232
TOTALE	44 069

Oltre agli interventi progettualmente maturi, di importo valorizzato in 36,887 mln €, ed inseriti nella parte ricognitoria (2021 - 2022) e programmatica (2023 - 2025) di nuove opere, sono stati analizzati ulteriori interventi con progettazioni avviate (area di inseribilità del CdP) o da avviare (area studi e progettazioni), al fine di programmare uno studio progettuale preliminare per valutarne l'inserimento nel prossimo ciclo di programmazione.

TABELLA A.I.4.2: INTERVENTI IN CDP PER APPALTABILITA'			
Classificazione nel contratto di programma	Importo	Finanziamento	Fabbisogno
	- mln € -	- mln € -	- mln € -
Area ricognitiva e programmatica	36 887	18 738	18 230
Area di Inseribilità	18 388	329	18 058
Area Studi e Progettazioni	-	-	-
TOTALE	55 274	19 067	36 289

L'analisi è stata compiuta sulla base dei seguenti principi:

- analisi trasportistiche, comprendenti:
 - aumento degli standard di trasporto e di sicurezza;
 - valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente;
 - adeguamento delle grandi arterie stradali alla domanda di trasporto, comprese le direttrici costiere e le trasversali appenniniche, con omogeneizzazione degli itinerari a bassa accessibilità autostradale;
 - miglioramento dell'accessibilità alle aree periferiche, interne e montane, ivi incluse quelle ad alta pericolosità sismica;
 - decongestionamento e fluidificazione dei grandi nodi urbani e metropolitani;
 - digitalizzazione e controllo dello stato di servizio delle opere d'arte maggiori.
- maturità progettuale;
- completamento dei finanziamenti in essere.

Di seguito, il report degli interventi per classe e per programmi principali.

TABELLA A.I.4.3: NUOVE OPERE PER CLASSE DI INTERVENTO			
Classe di intervento	Importo	Finanziamento	Fabbisogno
	- mln € -	- mln € -	- mln € -
Nuove opere	18 238	7 966	10 290
Completamento di itinerari	17 216	5 965	11 306
Adeguamento e messa in sicurezza	19 821	5 136	14 693
TOTALE	55 274	19 067	36 289

TABELLA A.I.4.4: PROGRAMMI NUOVE OPERE					
PROGRAMMI PRINCIPALI	AREA	Importo	Finanziamento	Fabbisogno	Studi e Progettazioni
		- mln € -	- mln € -	- mln € -	- numero -
Viabilità lungo le direttrici costiere	Adriatica	3 763	1 366	2 406	4
	Ionica	8 812	3 822	4 990	3
	Tirrenica	7 566	1 082	6 491	10
Nodi urbani, metropolitani e raccordi autostradali	Nodi urbani e metropolitani	3 278	1 122	2 156	8
	Raccordi autostradali	481	133	348	1
Collegamenti per aree interne, montane e periferiche	Aree interne	12 035	4 890	7 163	28
	Pedemontane	80	2	78	2
Collegamenti trasversali	Appenniniche	9 163	2 640	6 560	5
	Est - Ovest	1 323	188	1 135	3
	di Pianura	816	191	626	9
Interventi per collegamenti nelle grandi isole	Sicilia	4 792	2 764	2 039	3
	Sardegna	3 165	868	2 297	5
TOTALE		55 274	19 067	36 289	81

La viabilità secondaria

La rete stradale secondaria, gestita in massima parte da province e città metropolitane, costituisce una componente essenziale del sistema integrato delle infrastrutture al servizio della domanda di mobilità di persone e merci, in quanto svolge il necessario elemento di raccordo tra i centri e le aree periferiche, interne e montane, che gravitano sul polo principale (spesso il capoluogo di provincia) per la fruizione dei servizi essenziali. La dotazione nazionale di infrastrutture gestite da province e città metropolitane, estremamente rilevante, presenta esigenze e opportunità di miglioramento sia in termini di conservazione e valorizzazione del patrimonio stradale esistente, sia in termini di aumento degli standard di sicurezza, a partire dalle opere d'arte serventi:

- valorizzazione del patrimonio stradale esistente e completamento dei progetti in corso su itinerari stradali omogenei;
- potenziamento tecnologico e digitalizzazione (es. *Smart Road*), componente necessaria all'aumento della sicurezza stradale, al miglioramento degli standard prestazionali e che può orientare ad un uso maggiormente sostenibile dell'infrastruttura stessa;

- manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture, con un particolare riguardo alle zone ed alle tratte che collegano le aree interne e quelle a maggior rischio sismico ed idrogeologico;
- decongestionamento e fluidificazione tratte extraurbane e autostradali;
- decongestionamento aree urbane e metropolitane; adeguamento e omogeneizzazione itinerari stradali a bassa accessibilità autostradale.

È necessario sottolineare che la rete stradale, sia principale che secondaria, è ad oggi, per molte aree interne e montane del Paese, l'unico vettore in grado di assicurare i collegamenti, sia dei cittadini che delle merci, con i grandi centri urbani; un aumento degli standard, trasportistici e di sicurezza, di tale rete è indispensabile anche per frenare lo spopolamento delle aree interne, e quindi salvaguardare il territorio montano, alpino ed appenninico, il cui ambiente, collinare e vallivo, è il risultato di un equilibrio tra ambiente naturale e interventi dell'uomo

Per tale ragione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti finanzia gli interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di ponti e viadotti della **rete stradale secondaria, in gestione di Regioni, Province e Città metropolitane**, ripartendo, fino all'anno 2029, oltre **4,6 miliardi di euro**.

Il fabbisogno stimato, aggiuntivo rispetto alle somme sopra indicate, è di circa 2,4 miliardi di euro.

A.I.5. I PIANI DI INVESTIMENTO PER LE AUTOSTRADE

Interventi in corso e programmati

La rete autostradale gestita in regime di concessione si estende per circa 5.886 KM ed è regolata da 25 rapporti concessori assentiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai quali si aggiungono 482 km di tratte autostradali riconducibili a concessioni regionali.

I programmi d'investimento relativi alla rete autostradale risultano prevalentemente focalizzati sulla riqualificazione delle infrastrutture esistenti e sul potenziamento della capacità ricettiva mediante la realizzazione di terze e quarte corsie per le tratte ad elevata densità di percorrenza. E' prevista, inoltre, l'esecuzione di nuove opere necessarie per risolvere criticità storiche della rete in aree attraversate da rilevanti flussi di traffico commerciale (Gronda di Genova) e nei principali snodi del Paese (Tangenziale di Bologna).

Secondo i dati attualmente disponibili, per gli investimenti autostradali già assentiti al complesso delle concessionarie autostradali è prevista una spesa pari a circa euro **38,338 Mld**, di cui euro **15,402 Mld** trovano copertura nei piani finanziari vigenti, mentre euro **22,935 Mld** devono essere reperiti nei successivi aggiornamenti convenzionali. Tale incremento di fabbisogno, a livello di settore, trova copertura mediante l'autofinanziamento generato in circa 6 anni, in quanto l'intero settore autostradale genera ricavi netti annui da pedaggio pari a euro 5,7 Mld ed un margine operativo netto pari a circa euro 3,6 Mld. Tale stima di spesa è soggetta, però, ad ulteriore incremento in considerazione della dinamica inflattiva e degli interventi resi necessari dall'aggiornamento delle norme tecniche e di sicurezza.

Le principali linee d'intervento, nell'ambito dei programmi di investimento diffusi, sono riportate nella Tabella A.I.5.1 seguente:

TABELLA A.I.5.1: LINEE DI INTERVENTO

Smart road
Adeguamento Ponti e viadotti
Adeguamento strutturale delle gallerie
Rifacimento pavimentazioni
Sostituzione barriere di primo impianto
Adeguamento normativo opere d'arte e interventi sul corpo autostradale
Impianti di sicurezza delle gallerie (DL 264/2006)
Barriere antirumore
Interventi di sostenibilità ambientale
Adeguamento aree di servizio

A.I.6. LO SVILUPPO DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA

Nelle Tabelle seguenti sono riportati, con *focus* relativo alle città metropolitane italiane, gli investimenti finanziati o co-finanziati dal MIT negli ultimi anni per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto rapido di massa, con il costo degli interventi, i finanziamenti disponibili e le eventuali risorse ancora da reperire. Le Tabelle A.I.6.1 si riferiscono alla rete delle metropolitane, delle tranvie e degli altri sistemi a guida vincolata, mentre le Tabelle A.I.6.2 si riferiscono alle reti ferroviarie di trasporto pubblico locale di competenza regionale.

TABELLE A.I.6.1: INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI - METROPOLITANE, TRANVIE E ALTRI INTERVENTI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI BARI										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
4	Estensione della rete di TRM	Bari BRT	175,09				159,17	15,92		0,00
TOTALE			175,09	0,00	0,00	0,00	159,17	15,92	0,00	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
4	Estensione della rete di TRM	Prima linea tranviaria di Bologna (Linea Rossa)	511,32	358,62		151,02			1,68	0,00
		Seconda linea tranviaria di Bologna (tratto Nord - direttrice Corticella-Castel Maggiore)	244,35				222,14	22,21		
TOTALE			755,67	358,62	0,00	151,02	222,14	22,21	1,68	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI CAGLIARI										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Estensione della rete tranviaria dell'area vasta di Cagliari e fornitura di materiale rotabile								
4	Estensione della rete di TRM									
			118.210.000,00 € assegnate nell'ambito del PSC 2014/2020; conferma delle risorse in corso di verifica							

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI CATANIA										
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo	
					Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI			
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Fornitura n. 54 UDT per tratte in esercizio e in corso di realizzazione del sistema ferroviario con servizio metropolitano	219,78	59,50					42,00	118,28	
Completamento delle linee TRM in esecuzione	Ferrovia Circumetnea, completamento lavori in corso tratta Nesima - Monte Po'	124,00	40,00					84,00	0,00	
	Ferrovia Circumetnea, completamento lavori in corso (opere civili) tratta Stesicoro - Palestro	90,00	90,00						0,00	
	Adeguamento antincendio ai sensi del D.M. 21/10/2015 della tratta Borgo - Galatea - Porto	6,49	6,49						0,00	
Estensione della rete di TRM	Implementazione sistemi di sicurezza e segnalamento linea Metropolitana dalla stazione di Stesicoro alla stazione di Misterbianco Centro	21,73	21,73						0,00	
	Ferrovia Circumetnea, Tratta metropolitana - estensione della linea da Monte Po' a Paternò e realizzazione del deposito	729,55		-	115,00	317,07	176,41		121,07	
	Ferrovia Circumetnea, Tratta metropolitana - estensione della linea da Stesicoro ad Aeroporto	402,00						402,00	0,00	
TOTALE		1593,54	217,71	0,00	115,00	317,07	176,41	528,00	239,35	

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
3	Completamento delle linee TRM in esecuzione	Linea 2 Tram- Lotto 2 VACS	67,32	17,93		7,20			42,19	0,00
		Linea 3 (II lotto) - tratta Libertà - Bagno a Ripoli (3.2.1)"	447,07	50,62		150,00		71,84	174,61	0,00
4	Estensione della rete di TRM	Linea 3 (II lotto) - tratta Libertà - Rovezzano (3.2.2)"	308,08	298,08					10,00	0,00
		Linea 4.1 - tratta Leopolda - Piagge	229,70	171,90					57,80	0,00
		Linea 4.2 - tratta Le Piagge - Campi Bisenzio	283,45				222,49	48,99	11,97	0,00
		TOTALE	1335,62	538,53	0,00	157,20	222,49	120,83	296,57	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI GENOVA										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Fornitura di nuovo materiale rotabile per sistema metropolitano di terza generazione (n° 14 veicoli)	70,00	70,00						0,00
3	Completamento delle linee TRM in esecuzione	Metropolitana Stazione passante Corvetto- Da ultimare finiture civili e impianti di stazione. Ampliamento del deposito di Dinegro - Adeguamento del tronchino di manovra di Brin	56,24 56,45				43,90	6,88	5,46	0,00
		Prolungamento della linea metropolitana da Brin a Canepari	64,28	64,28						0,00
		Prolungamento metropolitana di Genova da Brin a Canepari. Opere di adeguamento idraulico del tratto tombinato di valle del rio maltempo, affluente del torrente Polcevera	20,86	20,86						0,00
4	Estensione della rete di TRM	Prolungamento della linea metropolitana da Brignole a Martinez	18,10	18,10						0,00
		Sistema degli assi di forza per il Trasporto Pubblico Locale	498,25	121,65			350,00	26,60		0,00
		Skymetro Val Bisagno Genova	398,00	398,00						0,00
		Linea metropolitana: prolungamento a Rivarolo e completamento della stazione di Martinez / Terralba	74,52	74,52						0,00
		TOTALE	1256,70	805,98	0,00		43,90	33,48	23,34	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Interventi di manutenzione e miglioramento del parco veicolare tranviario	6,79	6,79						0,00
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Opere di ripristino e manutenzione della linea tranviaria	4,45	4,45						0,00
TOTALE			11,24	11,24	0,00	0,00		0,00		0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Sostituzione materiale rotabile di tipologia bidirezionale per la tranvia - Fornitura di 50 nuovi tram Fornitura di 14 tram bidirezionali (a servizio della linea 7) Linea metropolitana M1 : rinnovo flotta treni: acquisto 21 nuovi rotabili da 106 metri, a 6 casse Rinnovo flotta filobus : acquisto 80 filobus, di cui 30 già contrattualizzati, 50 da contrattualizzate con risorse statali Acquisto di 10 nuovi filobus	150,00 52,36 207,90 67,67 8,80	90,00 207,90 42,30 134,00			52,36		60,00 25,37 32,65	0,00 0,00 0,00 0,00 0,00
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Linea M2: progettazione riqualificazione tecnologica per potenziamento frequenza treni Primi interventi di adeguamento antincendio ai sensi del DM 21.10.2015	2,50 72,93	2,50 46,99						0,00 0,00

PROGRAMMA CITA' METROPOLITANA DI NAPOLI										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Completamento della flotta rotabile di linea 1: fornitura n. 4 elettrotreni	41,50				41,50			0,00
		Completamento della flotta rotabile di linea 6: fornitura n. 3 elettrotreni	30,00				30,00			0,00
		Fornitura di n. 5 tram da 24 metri, 3 elementi, pianale basso	15,50					15,50		
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Nuovo collegamento tra Afragola e rete metropolitana di Napoli - Acquisto rotabili	37,00	37,00						0,00
		Realizzazione deposito officina Piscinola Di Vittorio linea metropolitana EAV Aversa Piscinola - 1^ fase e 2^ fase	145,41				145,41			0,00
		Ammodernamento funzionale tecnologico della linea metropolitana 1 e miglioramento degli standard di sicurezza e comfort	54,65	27,32					27,33	0,00
3	Completamento delle linee TRM in esecuzione	Rinnovo e valorizzazione e dell'armamento della tratta Montedonzelli-Piscinola	8,70				7,50	1,20		0,00
		Interventi di potenziamento della rete tranviaria	54,60				51,20	3,40		0,00
		Linea 1: tratta Dante-Garibaldi-Centro Direzionale	1787,00	939,80					847,20	0,00
		Linea 1: tratta Centro Direzionale-Capodichino	643,00	163,00					480,00	0,00
		Linea 1: chiusura dell'anello: tratta Di Vittorio - Capodichino	42,50	42,50						0,00
		Linea 1: ampliamento del deposito officina di Piscinola - prima fase	14,60	11,46					3,14	0,00
		Ampliamento deposito mezzi e officina di manutenzione della linea 1 - località Piscinola (lotto 2)	67,22				41,76	25,46		0,00
		MCNE: Tratta Piscinola- Secondigliano-Capodichino (circa 3,6 Km)	410,21	320,12				90,09	0,00	

	Linea 6: tratta Mostra-Municipio	790,00	303,90						486,10	0,00
	Linea 6: tratta Mostra - Arsenale - Deposito Officina Arsenale- prima fase	220,00	220,00							0,00
	Linea 6: tratta Mostra - Arsenale - Deposito Officina Arsenale- seconda fase	50,00	38,00							12,00
	Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli. Lotto 1° _stralcio I	631,37	631,37							0,00
4	Estensione della rete di TRM	163,50	163,50							0,00
	Nuovo collegamento tra Afragola e rete metropolitana di Napoli - Lotto 4 - di Vittorio Carlo III	333,78	333,78							0,00
	TOTALE	5540,54	3231,75	0,00	332,87	30,06	1933,86			12,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI PALERMO										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Completamento anello ferroviario con servizio Metropolitano	277,10	203,08					74,02	0,00
4	Estensione della rete di TRM	Sistema Tram Palermo - Fase I - Tratte A, Be C Sistema Tram Palermo - Fase II - Tratte D, E2, F, G e parcheggi di interscambio	275,00	481,27			23,14		275,00	0,00
	TOTALE		1056,51	684,35	0,00	23,14	0,00	349,02		0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI ROMA										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Fornitura di nuovo materiale rotabile (5 treni per metro A e 12 treni per metro B)	163,20	134,40						28,80
		Manutenzioni straordinarie per i rotabili delle metropolitane A e B	72,22	66,00				6,22		0,00
		Metro C – incremento di materiale rotabile (4 treni)	36,40	36,40						0,00
		Acquisizione di nuovo materiale rotabile per la rete tranviaria di Roma	158,97	158,97						0,00
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Rinnovo materiale rotabile linee A e B-B1 della metropolitana	159,47	159,47					0,00	
		Manutenzione straordinaria metropolitana: Realizzazione del piano di manutenzione straordinaria metro A, B-B1 e adeguamenti DM 21/10/15 – innovazione e automazione interventi minimi	279,37	225,12						54,25
3	Completamento delle linee TRM in esecuzione	Deposito di Centocelle Est	11,28	11,28						0,00
		Metro C: realizzazione tratta T3 con incremento di materiale rotabile	1556,28	1318,68				237,60		0,00
4	Estensione della rete di TRM	Tranvia Via Tiburtina (p.le Verano - p.le st. Tiburtina)	23,45	23,45						0,00
		Tranvia Viale Palmiro Togliatti (Tranvia Togliatti)	194,26	84,26			100,00			0,00
		Linea Termini - Giardinetti - Tor Vergata (linea tranviaria) - Soluzione a scartamento ordinario	213,82	213,82						0,00
		Linea tranviaria Termini-Vaticano-Aurelio	293,18	173,18					120,00	0,00
Linea C della metropolitana di Roma - tratta T1+T2			3845,00	3845,00					0,00	
TOTALE			7006,90	6450,03	0,00	100,00	120,00	10,00	243,82	83,05

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Acquisto materiale rotabile (n° 4 treni) per linea metropolitana in esercizio e futura estensione (Tratta Lingotto - Bengasi) Acquisto materiale rotabile (n° 8 treni) per linea metropolitana in esercizio e futura estensione (Tratta Collegno-Cascine Vica) Rete tranviaria: fornitura di nuovi tram	28,60 56,90 175,00	28,60						0,00 0,00 0,00
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Parcheggio pubblico interrato piazza Bengasi Parcheggio di interscambio piazza Bengasi (interscambio metropolitana) Metropolitana automatica di Torino - linea 1: prolungamento ovest Collegno - Cascine Vica: nuovo fabbricato deposito treni	20,00 35,09	14,52 35,09				5,48		0,00 0,00
3	Completamento delle linee TRM in esecuzione	Estensione linea Metropolitana-Tratta Lingotto - Bengasi Metropolitana - Linea 1: Ampliamento officina	193,60 7,44	140,04 7,44				53,56		0,00 0,00
4	Estensione della rete di TRM	Estensione della linea Metropolitana-Tratta Collegno-Cascine Vica Metropolitana automatica di Torino - linea 2 - tratta "Politecnico - Rebaudengo" Attestamento linea tranviaria 15 presso ospedale martini e modifica instradamento in zona centro Prolungamento linea tranviaria 12 all'Allianz Stadium e recupero trincea ferrovia Torino-Ceres	271,84 1828,00 9,41 221,72	271,84 1828,00 9,41 221,72						0,00 0,00 0,00 0,00
TOTALE			2847,60	2788,56	0,00	0,00	0,00	59,04		0,00

TABELLE A.I.6.2: INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: FERROVIE URBANE EX CONCESSE

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI BARI										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo	
						Progetti in essere	Nuovi Progetti			
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Ferrovie Bari Nord	100,74	40,74	0,00	0,00	57,00	3,00	0,00	
		Ferrovie del Sud Est	321,56	311,56	0,00	0,00	0,00	10,00	0,00	
		Ferrovie Appulo Lucane	165,81	140,29	0,00	25,52	0,00	0,00	0,00	0,00
3	Estensione della rete ferroviaria	FBN - Prolungamento linea FM1, dalla stazione Cecilia alla nuova stazione Regioni	36,00	36,00					0,00	
TOTALE			624,11	528,59	25,52	0,00	57,00	13,00	0,00	

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore - Modifica impianti di segnalamento e pp.II, implementazione scmt, oneri (s.a.d.), implementazione ACC-ACCM	14,5	14,5					0,00
		Linea ferroviaria Casalecchio-Vignola - Implementazione scmt, oneri (s.a.d.), interfacciamento ACC-CTC	0,666	0,666					0,00
		LINEA BOLOGNA PORTOMAGGIORE, SOPPRESSIONE PL IN LOC. CA' DELL'ORBO A SEGUITO RIALZO LINEA	7	5,4					1,6
TOTALE			22,17	20,57	0,00	0,00	0,00	1,60	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI CAGLIARI									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	SCMT della linea ferroviaria Cagliari - Isili e Macomer - Nuoro e adeguamento PP.LL dell'intera rete ferroviaria	19,60	19,60					0,00
		VARIANTE DI TRACCIATO, REALIZZAZIONE PUNTI DI INCROCIO E RADDOPPIO TRATTA MONSERRATO SETTIMO/SAN PIETRO	18,00	18,00					0,00
2	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	impianti ad idrogeno (Monserrato-Isili)	30,30	30,30					0,00
		SSB - Materiale Rotabile (n. 4 Unità di trazione Adm TIBB Sassari - n. 9 Unità di trazione Ads Stadler Sassari e Macomer - n. 7 Unità di trazione Ade 740 Cagliari e Macomer)	7,90	7,90					0,00
TOTALE			75,80	75,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

PROGRAMMA CITTÀ 'METROPOLITANA DI GENOVA										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo	
						Progetti in essere	Nuovi Progetti			
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Linea Genova-Casella	52,30	52,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Linea Principe Granarolo	7,60	7,60					0,00	
2	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Acquisto di 2 nuove elettromotrici per la Ferrovia Genova Casella	14,00	14,00					0,00	
TOTALE			73,90	73,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

PROGRAMMA CITTÀ 'METROPOLITANA DI MILANO										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo	
						Progetti in essere	Nuovi Progetti			
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Ferrovie ramo Milano	85,66	25,63	59,40	0,00	0,00	0,63	0,00	
TOTALE			85,66	25,63	59,40	0,00	0,00	0,63	0,00	

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumvesuviana	483,16	171,51	230,00	-	-	81,65	0,00
		Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumflegrea : completamento e risanamenti statico della vecchia galleria Camaldoli	26,40	12,35	-			14,05	0,00
		Attrezzaggio linee isolate con un avanzato sottosistema CCS (controllo-comando e segnalamento) - Cumana e Circumflegrea	29,93	9,26				20,67	0,00
		Circumvesuviana circumflegrea - Linee vesuviane e flegree- attrezzaggio SCMT - SSB incluso CAB radio GSM-R, intervento copertura GSM-R, fibra ottica e wifi	80,50	80,50					
		Santa M. Capua Vetere - Piedimonte Matese e Ferrovia Napoli- Benevento-Cancello - Attrezzaggio SCMT - SST con contestuale adeguamento degli impianti ACEI - PPLL	46,63	46,63					0,00

	Linea Suburbana Napoli - Piedimonte Matese - SOPPRESSIONE PP.LL. RETE FERROVIARIA EAV	30,00	30,00					0,00
	SVILUPPO TECNOLOGICO Infrastruttura tecnologia ed apparecchiature per la completa digitalizzazione delle attività di comando e controllo degli impianti e della circolazione: Intelligent Traffic system (Intera Rete EAV)	120,00		120,00				0,00
	Linea suburbana - SVILUPPO TECNOLOGICO Adeguamento agli standard di sicurezza delle gallerie alle vigenti normative strutturali e prevenzione incendi	20,00		20,00				0,00
	Potenziamento ed ammodernamento della linea Cancello - Benevento	109,00			109,00			0,00
	Circumflegrea- Nuovo telecomando linee Flegree con fornitura in opera di tre sottostazioni elettriche e adeguamento TE gallerie	30,00	30,00					0,00
	impianti ad idrogeno (SMCV- Piedimonte)	29,07				29,07		0,00

		Ammodernamento e potenziamento Ferrovia Cumana (arretamento stazione Torregaveta - Tratta Dazio-Gerolomini-Cantieri. Smantellamento linea storica - miglioramento dell'accessibilità delle stazioni)	41,50	41,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
		Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea -Soccavo-Mostra: tratta P.co San Paolo-Terracina OCCC Galleria e CV4	61,64	61,64					0,00			
2	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	EAV - RINNOVO TRENI TPL - linea metropolitana, linee vesuviane, linee flegree	176,20			176,20			0,00			0,00
TOTALE			1107,83	483,39	370,00	109,00	29,07	116,37	0,00			0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA												
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo			
						Progetti in essere	Nuovi Progetti					
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Sistema Ferroviario Metropolitan - tratta Reggio Calabria Centrale - Melito P.S.: realizzazione di 3 fermate e upgrade tecnologico	23,00	23,00					0,00			
TOTALE			23,00	23,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI ROMA									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Manutenzione straordinaria della Ferrovia Roma Lido con trasformazione in metropolitana e manutenzione della Ferrovia Roma Viterbo (tratta Riano - Morlupo), con uprading tecnologico	478,97	458,32					20,65
		Manutenzione straordinaria delle ferrovie regionali ex concesse	24,00	24,00					0,00
2	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Acquisto nuovi treni -- 20 da adibire alla Ferrovia Roma Lido - 18 da adibire alla Ferrovia Roma Viterbo	313,43	128,90	153,00			31,53	0,00
TOTALE			816,40	611,22	153,00	0,00	0,00	31,53	20,65

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Attrezzaggio dell'intera linea Canavesana	11,89	11,89					0,00
		Intervento Potenziamento ed ammodernamento linee ferroviarie - Torino-Ceres e Canavesana	120,50				120,50		
4	Completamento delle linee ferroviarie in esecuzione	Interconnessione Rebaudengo - passante ferroviario	204,32	24,32			20,00	160,00	0,00
		Linea Torino Ceres - SCMT - intera linea	18,88	15,78				3,10	0,00
		Linea Torino Ceres - ulteriori interventi di messa in sicurezza (upgrade tecnologico, adeguamento gallerie decreto fuoco-fumi, sostituzione casse di manovra, implementazione rete GSM-R, modifica impianto snevato - sostituzione apparecchiature di segnalamento su linea, abolizione e modifica PPLL)	47,50	47,50					
TOTALE			403,09	99,49	0,00	0,00	140,50	163,10	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Linea Adria - Mestre - Realizzazione SCMT-RTB-PAI.PL	3,02	3,02					0,00
		Linea Adria - Mestre - elettrificazione	22,00	22,00					0,00
2	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Linea Adria - Mestre - Ulteriori interventi di messa in sicurezza (blocco conta assi, risaamento ponte in c.a)	1,51	1,51					0,00
		Linea Adria Mestre - Acquisto di 4 convogli elettrici	21.67		21.67				0,00
TOTALE			48,20	26,53	21,67	0,00	0,00	0,00	0,00

A.I.7. LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA'

Interventi in corso e programmati

Gli interventi in corso e programmati per lo sviluppo portuale, raggruppati in programmi di investimento, tengono conto del quadro dei fabbisogni del sistema trasportistico e di quelli più puntuali del trasporto marittimo; nelle tabelle seguenti sono riportati:

- i valori complessivi dei singoli programmi di investimento, con le fonti di finanziamento disponibili e le risorse da reperire (Tabella A.I.7.1);
- il dettaglio dei singoli interventi, per ogni programma e per ogni soggetto attuatore (Tabella A.I.7.2);
- l'elenco di ulteriori progetti sottoposti ovvero da sottoporre a progettazione di fattibilità (Tabella A.I.7.3).

TABELLA A.I.7.1: PROGRAMMI DI INVESTIMENTO PORTUALI							
Id	DENOMINAZIONE PROGRAMMA	Costo Intervento (Mln €)	Risorse DM 353 e DM 332 Decreto porti" (Mln €)	Risorse PNRR (Mln €)	Risorse PNC (Mln €)	Altre Fonti (Mln €)	Fabbisogno Residuo (Mln €)
1	Manutenzione del patrimonio pubblico	446,29	101,46	7,63	0,00	189,22	147,98
2	Digitalizzazione della logistica e ICT	32,18	0,00	32,18	0,00	0,00	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	718,63	44,20	52,61	230,00	260,79	131,03
4	Ultimo miglio stradale	818,36	109,04	46,21	20,00	543,05	100,06
5	Accessibilità marittima	3393,92	139,12	0,00	1140,35	867,14	1247,31
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	640,73	0,00	107,50	315,50	163,40	54,33
7	Efficientamento energetico e ambientale	1188,20	29,40	74,17	693,95	118,64	272,05
8	Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri	503,84	20,10	0,00	10,17	209,13	264,44
9	Attività industriali nei porti	1244,57	121,00	8,20	0,00	949,01	166,36
10	Aumento selettivo della capacità portuale	2947,22	244,23	20,00	390,00	1335,56	957,43
	Totale	11933,94	808,55	348,50	2799,97	4635,93	3340,99

TABELLA A.I.7.2: PROGRAMMI DI INVESTIMENTO PORTUALI - INTERVENTI DI DETTAGLIO

Id	DENOMINAZIONE PROGRAMMA	AdSP	DESCRIZIONE	Costo Intervento (Mln €)	Risorse DM 353 e DM 332 Decreto porti" (Mln €)	Risorse PNRR (Mln €)	Risorse PNC (Mln €)	Altre Fonti (Mln €)	Fabbisogno Residuo (Mln €)
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MACS	RAVENNA - Adeguamento banchine operative - 3° stralcio Lotti 1, 2, 3, 4	50,30	45,00			5,30	0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAM	BRINDISI - Lavori di manutenzione e ammodernamento infrastrutture portuali della stazione navale della Marina Militare	15,49				15,49	0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MI	TARANTO - Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante	14,00				11,50	2,50
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MI	TARANTO - Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Bellei	172,11	40,46			77,87	53,78
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MILOc	SAVONA - Messa in sicurezza Torrente Segno	18,00				18,00	0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MS	ORISTANO - Realizzazione di un Centro Servizi Polifunzionale per la Logistica Agroalimentare ("Ce.S.P.L.A.") nel porto di Santa Giusta - Oristano	7,63		7,63			0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MS	CAGLIARI - Lavori di riqualificazione del Molo Sanità con realizzazione di una struttura turistico ricettiva e rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il Molo Sanità e il Molo Sant'Agostino (project financing)	34,16				34,16	0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MTS	LIVORNO - Intervento di straordinaria manutenzione diga curvilinea	37,00					37,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MSOc	PALERMO - Ripristino e adeguamento funzionale edificio ex Tirrenia	19,30				19,30	0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MSOr	CATANIA - Ristrutturazione, consolidamento e adeguamento delle banchine e delle infrastrutture del porto nuovo	18,00					18,00

1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MSOr	AUGUSTA - Manutenzione straordinaria del porto commerciale e della Nuova Darsena Servizi	25,30				1,60	23,70
1	Manutenzione del patrimonio pubblico	MAS	VENEZIA - Conservazione architettonico e strutturale ad uso portuale dell'Edificio B "Edificio Sali e tabacchi" del compendio "ex Monopoli di Stato"	13,00					13,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico	MAS	VENEZIA - Molo Sali - Opere di ripristino palancoiato e completamento Banchina ad uso portuale	16,00	16,00				0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico	MTMI	GIOIA TAURO - Lavori di Riqualificazione e ammodernamento dell'area del retroporto di Gioia Tauro	6,00				6,00	0,00
2	Digitalizzazione della logistica e ICT	MAM	ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURALE NEI PORTI DI BARI E DI BRINDISI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA CAPACITÀ LOGISTICA AGROALIMENTARE (misura M2.C1 Linea 2.1 - MASAF)	6,62		6,62			0,00
2	Digitalizzazione della logistica e ICT	MLOc	Opere di potenziamento ed automatizzazione del Parco Ferroviario di Vado Ligure e infrastrutturazione digitale dell'esistente "varco faro"	9,56		9,56		0,00	0,00
2	Digitalizzazione della logistica e ICT	Tutte le AdSP	Sviluppo e implementazione dei servizi Port Community System per l'interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica Nazionale	16,00		16,00			0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAC	ANCONA - Intervento lungomare nord per la rettificazione e la velocizzazione della linea ferroviaria con i materiali di escavo dei fondali marini dei porti del sistema portuale del mare Adriatico centrale	52,85			10,00	42,85	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOr	LA SPEZIA - Potenziamento di impianti ferroviari all'interno del porto commerciale	38,98				38,98	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOr	LA SPEZIA - Opere di completamento infrastruttura ferroviaria interna al porto mercantile	13,50	12,00				1,50
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTC	NAPOLI - Collegamenti stradali e ferroviari interni al sedime portuale	26,50				0,00	26,50
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTC	NAPOLI - Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale	20,00			20,00		0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTC	NAPOLI - Potenziamento dello scalo ferroviario asservito al Porto di Napoli e realizzazione delle infrastrutture stradali connesse	38,80				38,80	0,00

3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MI	TARANTO -opere di urbanizzazione primaria di un Eco- Industrial Park in Taranto	50,00			50,00			0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOc	GENOVA - Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea Sommergibile"	17,80					17,80	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOc	VADO LIGURE - Adeguamento Terminal Ferroviario (Opere di sistemazione del versante in fregio alla viabilità di accesso)	24,50					24,50	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOc	GENOVA - Ammodernamento e prolungamento nuovo parco Rugna	13,60					13,60	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTCS	CIVITAVECCHIA - Interventi di riorganizzazione del sistema ferro	23,33					23,33	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale, fase 1	39,53					39,53	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	TRIESTE - Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo	198,62				180,00		18,62
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale, fase 2	32,20		32,20				0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	MONFALCONE - Realizzazione di un piazzale intermodale in area demaniale (105.000 m2)	13,72					3,25	10,47
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	MONFALCONE - Adeguamento funzionale dell'infrastruttura ferroviaria afferente al porto di Monfalcone	20,00					2,06	17,94
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Opere di adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera	14,40					12,00	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Nuovo ponte ferroviario su canale Ovest	24,30			2,61		8,00	13,69
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Realizzazione di sovrappassi ferroviari su Via dell'elettricità per il miglioramento dell'accessibilità di ultimo miglio con benefici stimati in termini di incremento della competitività ferroviaria	56,00		0,00	0,00		0,00	56,00

4	Ultimo miglio stradale	MTMI	GIOIA TAURO - Fondo PNRR - Misura MSC3-1-4.3 - ACCESSIBILITA' AL PORTO DI GIOIA TAURO Potenziamento urbanizzazione area industriale - bonifiche, viabilità, impianti a rete - "Completamento lavori di urbanizzazione del Porto di Gioia Tauro	10,00		10,00			10,00			0,00
4	Ultimo miglio stradale	MTC	SALERNO - Porta ovest I stralcio: realizzazione di un nuovo ramo di uscita autostradale, sistemazione dello svincolo autostradale zona cernicchiera, realizzazione di un nuovo collegamento (in galleria) tra autostrada e porto	162,27					10,00		152,27	0,00
4	Ultimo miglio stradale	MS	CAGLIARI - Strada di collegamento tra il terminal ro ro al porto ovest con svincoli sulla SS 195	10,00					10,00			0,00
4	Ultimo miglio stradale	MLOC	GENOVA - Programma straordinario interventi stradali prioritari in ambito portuale	160,18							160,18	0,00
4	Ultimo miglio stradale	MLOC	SAVONA - Nuova viabilità urbana in fregio Molo 8.44	19,85							19,85	0,00
4	Ultimo miglio stradale	MLOC	GENOVA - Riassetto accesso aree operative Porto di Genova Voltri	23,51							23,51	0,00
4	Ultimo miglio stradale	MAM	BARI - Realizzazione strada camionale di collegamento tra l'Autostrada A14 ed il porto di Bari	210,00			40,00				128,00	42,00
4	Ultimo miglio stradale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Viabilità principale rampe nord 2° lotto OO.SS.	102,10			69,04					33,06
4	Ultimo miglio stradale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Ponte di collegam. con antemurale	14,24						10,00	4,24	0,00
4	Ultimo miglio stradale	MTS	PIOMBINO - Strada di accesso al Porto ed alla città di Piombino SS 398 Tratto 2 Gagno	80,00							55,00	25,00
4	Ultimo miglio stradale	MSOr	AUGUSTA - messa in sicurezza delle opere d'arte al servizio dell'accesso al porto dell'isola e realizzazione del terzo collegamento tra le aree portuali e la terraferma	26,21					26,21			0,00
5	Accessibilità marittima	MACS	RAVENNA - Hub Portuale - FASE II «Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto - 3° stralcio (Approfondimento canali Candiano e Baiona a - 14,50 - Lotti 1 e 2)	81,35			40,00			20,00	1,35	20,00

5	Accessibilità marittima	MACS	RAVENNA - Hub Portuale - FASE II «Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto - 4 ° stralcio (realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dall'escavo)	141,26				110,00	0,00	31,26
5	Accessibilità marittima	MACS	RAVENNA - Approfondimento del Canale Piombone - 1 ° lotto sistemazione funzionale del canale Piombone - 2 ° lotto - Risanamento della Pialassa Piombone e separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura artificiale	33,07					33,07	0,00
5	Accessibilità marittima	MAC	PESCARA - Interventi di deviazione porto canale	92,20	21,20				31,00	40,00
5	Accessibilità marittima	MAC	ANCONA - Demolizione parziale dell'attuale molo nord con regolarizzazione dei relativi fondali	11,00					11,00	0,00
5	Accessibilità marittima	MAC	ANCONA - Approfondimento dei fondali della banchina 26 e delle altre banchine commerciali	12,00					12,00	0,00
5	Accessibilità marittima	MAC	ORTONA - Interventi di potenziamento ed ampliamento del porto di Ortona. I° stralcio in attuazione al P.R.P. portuale	30,00					0,00	30,00
5	Accessibilità marittima	MAC	ORTONA - Interventi di potenziamento del porto	7,80					6,00	1,80
5	Accessibilità marittima	MTMI	GIOIA TAURO - Resecuzione delle banchine di ponente tratti G-H-I	100,00					20,00	80,00
5	Accessibilità marittima	MTMI	GIOIA TAURO - Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	60,00	50,00					10,00
5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Bonifica ed escavo dei fondali esterni al molo Fornelli Est	11,86					11,86	0,00
5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Dragaggio 3 ° bacino portuale nel porto mercantile e relativo canale di accesso	40,00						40,00
5	Accessibilità marittima	MLOr	MARINA DI CARRARA - Lavori di dragaggio del porto di Marina di Carrara	10,50						10,50
5	Accessibilità marittima	MTC	SALERNO - Prolungamento del Molo Manfredi	25,00				15,00		10,00
5	Accessibilità marittima	MTC	SALERNO - Dragaggio del Porto commerciale e del canale di ingresso - fase 2	65,00				40,00		25,00
5	Accessibilità marittima	MTC	NAPOLI - Escavo dei fondali dell'area portuale, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati - 2 ° lotto	10,00					10,00	0,00

5	Accessibilità marittima	MTC	NAPOLI - Prolungamento e rafforzamento della diga Duca D'Aosta	150,00				150,00		0,00
5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada - tratto di ponente	44,10				15,70		28,40
5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada - tratto di levante	60,00				20,00		40,00
5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Rifiorimento delle opere di protezione dalla agitazione ondosa del porto di Taranto e della rada di Taranto	30,00					1,17	28,83
5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Dragaggio di bonifica e mantenimento dei fondali antistanti i moli del porto in rada	16,00					0,17	15,83
5	Accessibilità marittima	MS	CAGLIARI - Realizzazione darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi - 1° Fase	22,00						22,00
5	Accessibilità marittima	MS	PORTO TORRES - Lavori per il prolungamento dell'Antemurale di Ponente	36,26					36,26	0,00
5	Accessibilità marittima	MS	OLBIA - Lavori di escavo attracchi porto di Olbia a quota -10 m s.l.m. e la canaletta di accesso a quota -1,00 m s.l.m.	59,91						59,91
5	Accessibilità marittima	MLoc	VADO LIGURE - Nuova diga prima fase	84,89				45,00	39,89	0,00
5	Accessibilità marittima	MLoc	GENOVA - Nuova diga foranea - Fase A e Fase B	1300,00				500,00	393,00	407,00
5	Accessibilità marittima	MLoc	GENOVA - Nuova Torre Piloti	22,71					22,71	0,00
5	Accessibilità marittima	MLoc	GENOVA - Dragaggi sampierdarena e porto passeggeri	9,23					9,23	0,00
5	Accessibilità marittima	MAM	BRINDISI - Completamento dell'infrastruttura portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est: 1° Lotto	43,00				39,00		4,00
5	Accessibilità marittima	MAM	BRINDISI - Completamento dell'infrastruttura portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est: 2° Lotto	19,00				19,00		0,00
5	Accessibilità marittima	MAM	BRINDISI - Completamento del banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 m slmm.	65,00				30,00		35,00

5	Accessibilità marittima	MTAM	BARLETTA - Prolungamento di Lentrambi i moli foranei e approfondimento dei fondali secondo le previsioni del PRP	38,00	19,92			5,00	13,08
5	Accessibilità marittima	MSoc	TRAPANI - Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio	67,50			67,00	0,50	0,00
5	Accessibilità marittima	MSoc	PALERMO - Escavo dei fondali bacino Crispi 3 e connesso rifiorimento mantellata	39,30				39,30	0,00
5	Accessibilità marittima	MSoc	TERMINI IMERESE - Lavori di completamento del molo sottoflutto - I stralcio	27,56				21,45	6,11
5	Accessibilità marittima	MSoc	TERMINI IMERESE - Lavori di completamento del molo foraneo di sopraflutto dalla progressiva 1.205,00 mt. alla progressiva 1.455,00 m - I stralcio	19,55				19,11	0,44
5	Accessibilità marittima	MSoc	LICATA - Progetto di completamento della banchina di riva del Porto di Licata e dragaggio dello specchio acque antistante	15,00					15,00
5	Accessibilità marittima	MSoc	GELA - Porto rifugio - Lavori di dragaggio dei fondali e ripascimento dell'area adiacente al molo di Levante e realizzazione di un pennello intercettatore a ponente del porto.	40,00					40,00
5	Accessibilità marittima	MSoc	PORTO EMPEDOCLE - Lavori di dragaggio del porto	50,00					50,00
5	Accessibilità marittima	MTCS	CIVITAVECCHIA - Prolungamento Banchina 13 II lotto (II lotto OO.SS.)	106,06			26,65	33,65	45,76
5	Accessibilità marittima	MTCS	CIVITAVECCHIA - Nuovo accesso al bacino storico (II lotto OO.SS.)	66,91			43,00	23,91	0,00
5	Accessibilità marittima	MTS	LIVORNO - Riprofilamento della banchina del canale di accesso nella zona Torre del Marzocco II Lotto	20,00				20,00	0,00
5	Accessibilità marittima	MTS	LIVORNO - Adeguamento al PRP delle strutture portuali limitrofe alla Stazione Marittima di Livorno lavori di resecazione delle banchine portuali	43,00					43,00
5	Accessibilità marittima	dello STREITO	MILAZZO - Completamento banchine e pontili interni al bacino portuale ed escavazione fondali	26,20				26,20	0,00
5	Accessibilità marittima	MAO	TRIESTE - interventi di ampliamento della radice del Molo VI del Punto Franco Nuovo	21,88	8,00			13,88	0,00
5	Accessibilità marittima	MAO	TRIESTE - intervento di consolidamento della Diga Rizzo Sud del Porto di Trieste	15,01				1,93	13,08

5	Accessibilità marittima	MAS	VENEZIA e CHIOGGIA - Nuovo accordo quadro manutenzione canali Venezia e Chioggia	15,50					15,50	0,00
5	Accessibilità marittima	MSOr	AUGUSTA - Adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale - I° stralcio	29,31					8,00	21,31
5	Accessibilità marittima	MSOr	AUGUSTA - Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea Braccio Sud - II stralcio	60,00						60,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAC	ANCONA - Banchinamento del fronte esterno del molo Clementino	22,00					22,00	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAC	SAN BENEDETTO D.T. - Vasca di colmata per sedimenti dragaggi	32,00					18,00	14,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAC	PESARO - Vasca di colmata per sedimenti dragaggi	27,00					11,00	16,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAC	ORTONA - Intervento rifacimento molo Martello	6,00					0,00	6,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	NAPOLI - Interventi di riqualificazione dell'area monumentale. Nuovo terminal passeggeri alla calata Beverello	23,20					23,20	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	NAPOLI - Potenziamento e riqualificazione infrastrutture area monumentale destinate a traffico passeggeri, a attività portuali e di collegamento con la città - Realizzazione parcheggi interrati e sistemazione aree esterne alla calata pillero	26,00					26,00	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	SALERNO - Consolidamento ed adeguamento funzionale di alcuni moli e banchine	40,00					40,00	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	NAPOLI - Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante del molo Pisacane	21,40			0,00	0,00	21,40	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAM	MANFREDONIA - Ristrutturazione e rifunionalizzazione molo aiti fondali	121,00			41,00	80,00		0,00

6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MLOr	LA SPEZIA - Interventi di manutenzione straordinaria di banchina Paita - 1^ e 2^ lotto	16,00				16,00		
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	PALERMO - Adeguamento e messa in sicurezza statica delle banchine VVSud e Santa Lucia Sud.	30,00			30,00	16,00		0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	PALERMO - Consolidamento banchina sud del molo Piave	17,20			15,00	2,20		0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	PALERMO - Consolidamento molo sopraflutto Acquisanta	18,50			12,00	3,35		3,15
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	PALERMO - Completamento molo foraneo porto Arenella	21,79			19,00	2,79		0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	TERMINI IMERESE - Piattaforma Logistica Intermodale - Infrastrutture per la logistica navica da diporto molo sottoflutto	15,60			14,00		14,00	1,60
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	TERMINI IMERESE - Piattaforma Logistica Intermodale - Area tecnica a supporto della navica da diporto	14,00			14,00			0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	TERMINI IMERESE - Piattaforma Logistica Intermodale - Rafforzamento terminal contenitori	8,00			8,00			0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTS	LIVORNO - Progetto di miglioramento e ammodernamento delle infrastrutture portuali dedicate per l'accessibilità della filiera agroalimentare nel porto di Livorno- AGRO-LI	14,48			10,00		10,00	4,48
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTS	LIVORNO - COLD CHAIN LIVORNO- Programma di investimento nell'efficiamento e sostenibilità della filiera del freddo nel porto di Livorno	14,10			10,00		10,00	4,10
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	dello STRETTO	VILLA SAN GIOVANNI – risanamento strutturale banchina scivolo 0, realizzazione nuova banchina mezzi veloci e terminal passeggeri	6,20			4,00		4,00	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	dello STRETTO	REGGIO CALABRIA - Lavori di adeguamento e risanamento banchina Margottini	10,76			6,50		6,50	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	dello STRETTO	AdSP dello Stretto - Interventi di continuità territoriale dello Stretto di Messina	37,00					37,00	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOr	CATANIA - Consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea, rafforzamento e potenziamento della testata	75,00			70,00		70,00	5,00

6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAS	VENEZIA - Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera tratto curva San Leonardo e Fusina	23,50			23,50		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MACS	ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE - Ravenna - Cold Ironing	35,72			35,00	0,72	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MACS	Green Ports - Progetto "Zero Immissioni"	24,00		10,40		13,60	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAC	ADSP DEL MAR ADRIATICO CENTRALE - Ancona, Ortona, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto - Cold ironing	15,80			11,00		4,80
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTMI	ADSP DEI MARI TIRRENO E IONIO MERIDIONALE - Gioia Tauro - Cold Ironing	2,80			2,00		0,80
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTMI	PORTO DI GIOIA TAURO - Elettrificazione delle banchine di levante tratti A, B, C, D1 E Altri fondali	110,00			18,37		91,63
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA - Cold Ironing - Nuova cabina di trasformazione alla radice del molo Garibaldi per cold ironing di banchina - Elettrificazione delle banchine del comparto commerciale del 2° e del 3° bacino portuale della Spezia	21,52			17,50	4,02	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA - Interventi di riambientalizzazione delle aree tra porto e città nel Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Fascia di rispetto portocittà lungo Viale San Bartolomeo, nei quartieri di Canaletto e Fossamastra 2° lotto funzionale: fascia di rispetto Fossamastra	12,50					12,50
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA - Cabina di trasformazione e linee elettriche di distribuzione a servizio del nuovo molo crociere nel primo bacino portuale della Spezia - cold ironing molo crociere	12,00					12,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Sostituzione gruppi elettrogeni esistenti con nuovi alimentati a idrogeno nei porti di La Spezia e Marina di Carrara	1,86		1,86			0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Efficientamento energetico della sede della Spezia e dell'ufficio territoriale di Marina di Carrara dell'AdSP del Mar Ligure Orientale	0,40		0,40			0,00

7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Efficientamento energetico degli impianti di illuminazione (torri faro) a servizio dei Porti di La Spezia e di Marina di Carrara	1,93		1,93			0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA - (Green Ports - PNRR) 1° lotto di lavori di realizzazione di una infrastruttura energetica in alta tensione a servizio del porto della Spezia	42,00		13,29			28,71
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Realizzazione di rete di distribuzione di energia elettrica nei porti di La Spezia e Marina di Carrara attraverso installazione di colonnine di ricarica per autoveicoli e per mezzi operativi	1,36		1,36			0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA - (Green Ports - PNRR) Realizzazione di impianto di produzione e distribuzione di idrogeno rinnovabile nel porto della Spezia al servizio di mobilità a idrogeno operante nei siti della Spezia e di Marina di Carrara	1,66		0,83			0,83
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Realizzazione di impianti di produzione e accumulo di energia elettrica da fotovoltaico su fabbricati presenti in ambito portuale di La Spezia e Marina di Carrara	4,90		2,45			2,45
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	NAPOLI - Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di realizzazione del completamento della rete fognaria portuale	18,00				18,00	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	NAPOLI - Progetto Cold Ironing	25,00				25,00	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	SALERNO - Progetto Cold Ironing	25,00				15,00	10,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	ADSP - MAR TIRRENO CENTRALE - Green Campania Ports - ASSE D: Linea di azione 2 - Interventi di risparmio ed efficientamento energetico (illuminazione led); Linea di azione 3 - Interventi di produzione di energia da fonti rinnovabili (moto ondoso Salerno); Linea di Azione 4 - Interventi di mobilità sostenibile nelle aree portuali (navette elettriche)	4,21				4,21	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	NAPOLI - Piano di efficientamento energetico del porto con utilizzo di fonti alternative	18,00					18,00

7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Realizzazione di un impianto di cold ironing presso le banchine pubbliche del porto di Taranto	35,00			35,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Realizzazione di un impianto di cold ironing presso il Molo Polisettoriale in concessione ad SCCT nel porto di Taranto	12,00			12,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Realizzazione di un impianto di cold ironing presso il pontile petroli in concessione ad Eni nel porto di Taranto	8,00			8,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Monitoraggio ambientale integrato dell'area portuale di Taranto	14,00				8,80	5,20
7	Efficientamento energetico e ambientale	MS	ADSP DEL MARE DI SARDEGNA -Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, S. Teresa di Gallura, Portovesme - Cold Ironing	70,47			70,47		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	ADSP MAR LIGURE OCCIDENTALE - Genova - Cold Ironing	27,00	19,30			0,70	7,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	ADSP MAR LIGURE OCCIDENTALE - Savona - Cold Ironing	10,10	10,10			0,00	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	GENOVA E SAVONA - Alimentazione e ricarica dei mezzi elettrici	1,95		1,95			0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	SAVONA - Impianti fotovoltaici - Lotto 1 e 2	11,16		11,16			0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	SAVONA - Port Grid e accumuli	13,63		13,63		0,00	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	GENOVA - Impianti fotovoltaici FV - Porto commerciale Levante e Porto industriale Levante	5,71		5,71			0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAM	ADSP DEL MAR ADRIATICO MERIDIONALE -Bari, Brindisi - Cold Ironing	25,66				22,15	3,51
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAM	PORTO DI TERMOLI. Elettrificazione delle banchine, molo traghetti, pesca e FF.AA.	6,00			6,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOc	PALERMO - Nuovo impianto elettrico e illuminazione portuale - Cold ironing	32,00			32,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOc	TRAPANI - Intervento Green Port - Cold ironing	6,42			6,00	0,42	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOc	TERMINI IMERESE - Nuovo Impianto elettrico e illuminazione portuale - Cold ironing	6,39			6,00	0,39	0,00

7	Efficientamento energetico e ambientale	MSoc	PORTO EMPEDOCLE - Nuovo Impianto elettrico e illuminazione portuale - Cold ironing	3,72			3,00	0,72	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Progetto Cold Ironing	80,00			80,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	LIVORNO - Progetto Cold ironing - Impianto dedicato a navi porta container	16,00			16,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	LIVORNO - Progetto Cold ironing - Area porto passeggeri	29,50			29,50		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PIOMBINO - Progetto di Cold ironing	16,00			16,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PORTOFERRAIO - Progetto di Cold Ironing	16,00			16,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PIOMBINO-Progetto di mitigazione ambientale del Waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto - Green Energy impianto fotovoltaico porto	8,00		3,98			4,02
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PIOMBINO - Progetto di mitigazione ambientale del Waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino - Efficientamento energetico stazione marittima porto di Piombino	17,00		2,15			14,85
7	Efficientamento energetico e ambientale	dello STRETTO	ADSP DELLO STRETTO - Messina, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni - Progetto STRETTO GREEN - Cold ironing	23,30			20,00	3,30	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAO	ADSP DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE - Trieste, Monfalcone - Cold Ironing	86,95			31,00	2,95	53,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAO	TRIESTE E MONFALCONE - Riquilificazione ed efficientamento energetico di edifici demaniali e patrimoniali	7,00		3,07		1,18	2,75
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOr	AUGUSTA - Progetto Cold Ironing	32,60			32,60		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOr	CATANIA - Progetto Cold Ironing	56,50			56,50		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAS	VENEZIA - Opere di realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera	41,69				41,69	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAS	ADSP DEL MAR ADRIATICO SETTENTRIONALE - Venezia e Marghera- Cold Ironing	89,80			89,80		0,00

8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOr	MARINA DI CARRARA - Waterfront (Ambiti 1, 2 e 4)	50,87			10,17	23,20	17,50
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOr	LA SPEZIA - Nuova stazione marittima passeggeri nel primo bacino portuale	42,50				42,50	0,00
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MTC	NAPOLI - Intervento di riqualificazione dell'area monumentale - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini generali volume esistente	20,10	20,10				0,00
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MTC	NAPOLI - Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e di imbarco passeggeri alla calata Beverello	12,40				7,30	5,10
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MI	TARANTO - riqualificazione del waterfront porto- città	28,00				9,70	18,30
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	GENOVA - Waterfront di Levante	10,00				10,00	0,00
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	GENOVA - Mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Prà lato sud aumento	14,48				14,48	0,00
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MACS	RAVENNA - Opere di urbanizzazione del terminal crociere	10,00				4,20	5,80
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MAS	VENEZIA - Realizzazione di un nuovo terminal crociere Opera originariamente pianificata ed in carico ad AdSPMAS. L'intervento con la relativa copertura finanziaria è stato in seguito inserito fra le opere commissariali previste dal D.L. n. 103/2021, come convertito dalla L. n. 125/2021).	62,00				62,00	0,00
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MSOc	PALERMO - Stazione marittima: rifunionalizzazione e restyling	28,60				24,25	4,35
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MSOc	PORTO EMPEDOCLE- Lavori di banchinamento molo Crispi SO e nuovo terminal porpuse con restyling e adeguamento funzionale stecca edifici demaniali	63,39					63,39
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MSOc	TRAPANI - rigenerazione del waterfront storico del porto	150,00					150,00
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MAM	PORTO DI BARI. LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UN TERMINAL PASSEGGERI SULLA BANCHINA 10.	11,50				11,50	0,00
9	Attività industriali nei porti	MAC	ANCONA - Realizzazione di un nuovo piazzale in ampliamento di quelli esistenti, realizzazione di una nuova banchina di allestimento, allungamento del bacino di carenaggio	40,00	40,00				0,00

9	Attività industriali nei porti	MTMI	GIOIA TAURO - Realizzazione capannone industriale nella Zona Franca ex Isotta Fraschini	16,50				16,50	0,00
9	Attività industriali nei porti	MTMI	GIOIA TAURO - Bacino di carenaggio - impianto industriale	50,00				40,00	10,00
9	Attività industriali nei porti	MTC	NAPOLI - Risanamento statico del bacino di carenaggio n. 2 con adeguamento dell'impianto di pompaggio dei bacini n. 1	34,43				34,43	0,00
9	Attività industriali nei porti	MTC	NAPOLI - Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella	30,00					30,00
9	Attività industriali nei porti	MLOC	GENOVA - Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - FASE 1	176,97				176,97	0,00
9	Attività industriali nei porti	MLOC	GENOVA - Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - FASE 2	462,01				421,71	40,30
9	Attività industriali nei porti	MLOC	GENOVA - Riqualificazione Hennebique	133,26				133,26	0,00
9	Attività industriali nei porti	MLOC	GENOVA - Nuovo accosto Calata olii minerali	15,37				15,37	0,00
9	Attività industriali nei porti	MLOC	GENOVA - Ridislocazione depositi costieri di Carmagnani/Superba	30,00				30,00	0,00
9	Attività industriali nei porti	MLOC	GENOVA - Ristrutturazione della logistica portuale destinata alla funzione peschereccia	8,60			8,20	0,40	0,00
9	Attività industriali nei porti	MS	Porto Cocciani - lavori di realizzazione di un piazzale nell'area sterrata presso il porto Cocciani	12,00					12,00
9	Attività industriali nei porti	MSOc	PALERMO - Messa in sicurezza del Bacino di carenaggio da 150.000 TPL - Lavori e progettazione - Il Lotto Funzionale	94,79			81,00	13,79	0,00
9	Attività industriali nei porti	MSOc	PALERMO - Messa in sicurezza del Bacino di carenaggio da 150.000 TPL - Lavori e progettazione - I Lotto Funzionale	52,89				52,89	0,00

9	Attività industriali nei porti	MTS	PIOMBINO - Interventi connessi al nuovo PRP - Aree per la logistica/industriale - Banchina Ovest della Dasena Nord - I lotto funzionale	60,00					60,00
9	Attività industriali nei porti	MTS	LIVORNO - Lavori di raddoppio del capannone di stoccaggio cellulosa in zona M+K del porto di Livorno	15,00				0,94	14,07
9	Attività industriali nei porti	MI	TARANTO - Molo San Cataldo: centro servizi polivalente per usi portuali	12,75				12,75	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	RAVENNA - Hub portuale - FASE I Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto- 1° e 2° stralcio	280,73				279,43	1,30
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	RAVENNA - Adeguamento banchine operative - 4° stralcio	115,00					115,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	RAVENNA - Completamento area Porto Cami	21,03				2,70	18,33
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	Sviluppo logistica agroalimentare Infrastrutture d'accesso alla piattaforma logistica agroalimentare portuale - Porto di Ravenna - Intervento A	20,00			10,00		10,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	Sviluppo logistica agroalimentare Interventi di logistica agroalimentare speciale - Porto di Ravenna -Progetto B	20,00			10,00		10,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	Porto di Ancona - OPERE A MARE 2^ FASE - Completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti - 1° stralcio funzionale	37,00				37,00	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	ORTONA - Approfondimento dei fondali mediante dragaggio e consolidamento della banchina di riva	13,00				13,00	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOr	LA SPEZIA - Piazzale e banchina Canaletto	108,00				108,00	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOr	LA SPEZIA - Realizzazione ed elettrificazione del nuovo Molo crociere nel 1° bacino portuale della Spezia	57,00			30,00		27,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOr	LA SPEZIA - Piazzale e banchina Terminal del Golfo	10,54				10,54	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTC	NAPOLI - Completamento della darsena di Levante	20,00			20,00		0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MI	TARANTO - Molo Polisettoriale: interventi per il dragaggio di 2,3 Mm3 di sedimenti	83,00				83,00	0,00

10	Aumento selettivo della capacità portuale	MI	TARANTO - Dismissione dagli usi militari, recupero/valorizzazione culturale-turistica dell'area "Ex stazione Torpediniere" nel mar Piccolo con contestuale riallocazione di funzioni della M.M. - 1° lotto	20,00					20,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MS	CAGLIARI - Lavori di realizzazione dei banchinamenti del nuovo Terminal Ro Ro presso l'avamposto ovest del Porto Canale	337,91		99,35	0,65		237,91
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MS	CAGLIARI - Infrastrutturazione aree retrostanti i nuovi banchinamenti del lato sud ovest del bacino di evoluzione del Porto Canale - zona G1W e G2W	19,52	13,82				5,70
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MSOr	CATANIA - Lavori di allargamento banchine interne del molo foraneo tra la radice ed il pennello est	12,00	0,41				11,59
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Ampliamento Terminal Contenitori Ponti Ronco e Canepa	63,48			63,48		0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo per intervento accordo sostitutivo lotto 1	9,98			9,98		0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Interventi infrastrutturali sulle aree delle riparazioni navali	44,50			27,07		17,43
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAM	BRINDISI - Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e Ro-Ro di S. Apollinare (in 2 stralci funzionali)	35,50			29,33		6,17
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAM	BARI - Riquilificazione del molo S. Cataldo - Potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto	36,00			36,00		0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Primo Lotto Funzionale (Il stralcio): Banchinamento Darsena Servizi	36,10			36,10		0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTCS	FUMICINO - Porto commerciale (PRP) 1° lotto funzionale (1 stralcio) e navigazione del Tevere	70,98	30,00		40,98		0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTS	LIVORNO - Darsena Europa	650,00	200,00		300,00		150,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	dello STRETTO	MESSINA - Lavori di costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale (cofinanziamento al Comune di Messina)	30,00			0,00		30,00

10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche ed industriali in zona Noghere anche in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghere	60,00				60,00		0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Progetto di banchinamento parziale del terminal Noghere (fase I secondo il PRP 2016), comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità	55,00				45,00		10,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del Molo VII nel Porto di Trieste	100,50				100,50		0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Completamento del banchinamento del terminal Ro-Ro Noghere per ulteriori 400m di banchina	80,00						80,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Sviluppo Molo VIII - Fase 1 (Partenariato Pubblico Privato)	316,00					109,00	207,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAS	VENEZIA - Montesyndial - Nuovo terminal Container	184,45				35,15	149,30	0,00
				11.933,94	808,55	348,50	2.799,97	4.635,93		3.340,99

TABELLA A.I.7.3: PROGRAMMI DI INVESTIMENTO SOTTOPOSTI O DA SOTTOPORRE A PROGETTO DI FATTIBILITA'			
Id	DENOMINAZIONE PROGRAMMA	AdSP	DESCRIZIONE
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MACS	RAVENNA - Progettazione preliminare per il recupero e riqualificazione del "Complesso Mercato ittico e pescherie" di Marina di Ravenna
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAO	TRIESTE E MONFALCONE - Piano integrato per l'innovazione manutentiva e gestionale di reti di sottoservizi e relativi impianti, superfici operative (piazze e banchine) ed edifici pubblici
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAO	TRIESTE E MONFALCONE - Piano di interventi di manutenzione straordinaria su piazzali, banchine e arredi di banchina (inclusa realizzazione sistema sperimentale di protezione da cadute accidentali a mare)
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAO	TRIESTE E MONFALCONE - Piano di interventi di riqualificazione, adeguamento a normativa in materia di sicurezza ed abbattimento barriere architettoniche edifici pubblici
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MTMI	PORTO DI GIOIA TAURO - Realizzazione centro direzionale nel porto di Gioia Tauro da destinare a nuova sede dell'Autorità Portuale e incubatore per la logistica
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MI	TARANTO - Demolizione e ricostruzione dell'impalcato a giorno in c.a.p. del Molo San Cataldo lato ponente
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MLOc	GENOVA - Interventi di ripristino Viadotto Elicoidale via Balleydier (P.3148)
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MTCS	FIUMICINO - Messa in sicurezza idraulica della foce e nuovo ponte pedonale
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MTS	RIO MARINA - Adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MSOr	CATANIA - Lavori di ampliamento e consolidamento della banchina di levante del Porto peschereccio
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MACS	RAVENNA - Progetto per il potenziamento della dorsale ferroviaria sud
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOr	LA SPEZIA - Piattaforma logistica retroporto S. Stefano Magra - 3° lotto funzionale
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTS	LIVORNO, PIOMBINO - Piano del Ferro

3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	TRIESTE - Lavori di rinnovamento e adeguamento funzionale del raccordo ferroviario Aquilina - Muggia.
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Collegamento ferroviario Via dell'Elettricità - Montesyndial
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Cavalcferrovia via della Chimica Montesyndial
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Piattaforma intermodale
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Realizzazione del sistema di impiantistica del segnalamento ferroviario dei passaggi a livello
4	Ultimo miglio stradale	MTS	LIVORNO - Riorganizzazione e razionalizzazione della viabilità portuale di cintura - Separazione delle correnti di traffico portuale e cittadino - Diminuzione interferenze, incidentalità ed emissioni all'interfaccia Porto/Città - Razionalizzazione ed ottimizzazione
4	Ultimo miglio stradale	MTS	PIOMBINO - Realizzazione nuova vasca di colmata Poggio Batteria
5	Accessibilità marittima	MACS	RAVENNA - Completamento banchine in sponda SX Canale Piombone
5	Accessibilità marittima	MACS	RAVENNA - Consolidamento delle dighe foranee
5	Accessibilità marittima	MAC	ANCONA - Opere a mare 2° fase 2° stralcio realizzazione mt. 430 diga foranea di sottoflutto
5	Accessibilità marittima	MS	Porto di Porto Torres - Manutenzione, escavi, dragaggi del fondale del porto commerciale
5	Accessibilità marittima	MTMI	GIOIA TAURO - Sviluppo del banchinamento del cerchio di evoluzione sud per il potenziale insediamento di altre attività multipurpose
5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Bonifica con escavo fondale molo Italia nel Porto Mercantile
5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Bonifica e successivo escavo zona prospiciente molo Garibaldi e canale di accesso 1° bacino portuale
5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Dragaggio 2° bacino portuale
5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Infrastrutture frangifonda a protezione della calata Malaspina
5	Accessibilità marittima	MLOc	VADO LIGURE - Nuova diga seconda fase
5	Accessibilità marittima	MTC	NAPOLI - Completamento escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, - 1° lotto
5	Accessibilità marittima	MTC	NAPOLI - Rafforzamento della Diga Duca D'Aosta nel Porto di Napoli
5	Accessibilità marittima	MTCS	CIVITAVECCHIA - 2° stralcio Ampliamento Antemurale Colombo. In project review
5	Accessibilità marittima	MTCS	CIVITAVECCHIA - Prolungamento Banchina 13 I lotto (II lotto OO.SS.)

5	Accessibilità marittima	MTS	LIVORNO - Resezione Calata Orlando e Accosto 55
5	Accessibilità marittima	MTS	PIOMBINO - Realizzazione I fase di ampliamento banchine interne
5	Accessibilità marittima	MTS	PIOMBINO - Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale per il completamento delle dighe di sopraflutto e sottoflutto
5	Accessibilità marittima	MTMI	PORTO DI CROTONE - Adeguamento statico molo Giunti
5	Accessibilità marittima	MTMI	PORTO DI CROTONE - Adeguamento statico molo foraneo da destinare all'attracco delle navi da crociera
5	Accessibilità marittima	MTMI	PORTO DI VIBO VALENTIA - Adeguamento statico banchina Bengasi del porto di Vibo Valentia.
5	Accessibilità marittima	MTMI	PORTO DI VIBO VALENTIA - Adeguamento statico del Molo Sud (molo Generale Malta e molo Cortese) del Porto di Vibo Valentia.
5	Accessibilità marittima	dello STRETTO	SALINE JONICHE - Interventi di dragaggio
5	Accessibilità marittima	MAO	TRIESTE - Lavori di approfondimento dei fondali del canale navigabile
5	Accessibilità marittima	MAO	TRIESTE - Realizzazione di una cassa di colmata in Punto Franco Nuovo
5	Accessibilità marittima	MSOr	AUGUSTA - Adeguamento di un tratto di banchina del porto commerciale per l'attracco di navi containers Il stralcio
5	Accessibilità marittima	MSOr	AUGUSTA CATANIA - Lavori di mantenimento dei fondali e recupero dei relitti
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MLOr	LA SPEZIA - Ristrutturazione e ampliamento del Molo Italia, con riqualificazione scogliera di protezione
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	SALERNO - Lavori di completamento Il stralcio Molo Manfredi
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	SALERNO - Lavori di adeguamento del porto di Santa Teresa a Salerno - opere necessarie per la resecazione del molo d sopraflutto per ricollocare gli ormeggi del bacino interno e rettificare la banchina di riva
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTS	PIOMBINO - Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al Nuovo Piano Regolatore Portuale per la realizzazione dei banchinamenti antistanti le vasche di colmata compreso dragaggio e realizzazione
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Emissario impianto di depurazione (Il lotto OO.SS.)
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Emissario dell'area sud (Il lotto OO.SS.)
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MACS	RAVENNA - Viabilità di collegamento al Terminal Crociere di Porto Corsini
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MACS	RAVENNA - Progetto per il potenziamento del terminal traghetti
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MTMI	PORTO DI CROTONE - Realizzazione centro polifunzionale da destinare a stazione marittima e sede dell'ADSP nel Porto di Crotone

8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	SAVONA - Nuovo molo sottoflutti nel porto di Savona
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	VADO LIGURE - Nuova darsena servizi tecnico nautici nel porto di Vado Ligure
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	VADO LIGURE - Porticciolo in radice di levante e della piattaforma di Vado Ligure
9	Attività industriali nei porti	MACS	RAVENNA - Progetto per la realizzazione di uno o più varchi portuali
9	Attività industriali nei porti	MLOc	SAVONA - Adeguamento molo Paolo Boselli nel porto di Savona (P.819)
9	Attività industriali nei porti	MTCS	GAETA - Realizzazione nuovo scalo di alaggio per delocalizzazione cantieristica - piano Frattasi
9	Attività industriali nei porti	MSOr	AUGUSTA - Realizzazione del distretto della cantieristica navale
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	ANCONA - Opere a mare 2° fase completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti (2° stralcio funzionale)
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	ANCONA - Opere a mare quarta fase
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	ANCONA - Realizzazione della cd "penisola"
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	Porto di Ancona - Nuovo terminal passeggeri
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	Porto di Ortona - Manutenzione straordinaria delle strutture della banchina nord nuova ed adeguamento piazzali retrostanti
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	MONFALCONE - Lavori di rifacimento e rinforzo dei piazzali di calata (1000x40m) per adeguamento a gru di maggiore portata
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Calata concener
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Darsena Energetica Grandi Masse (Mare Nostrum). In project review
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTCS	FIUMICINO - Porto commerciale (PRP) 1° lotto funzionale (completamento). In project review
10	Aumento selettivo della capacità portuale	dello STRETTO	MESSINA - Lavori di adeguamento ed ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo
10	Aumento selettivo della capacità portuale	dello STRETTO	MESSINA - Lavori di rettificazione della banchina I Settembre
10	Aumento selettivo della capacità portuale	dello STRETTO	MESSINA - Lavori di adeguamento ed ampliamento del terminal logistico del Molo Norimberga

A.I.8. LO SVILUPPO AEROPORTUALE

Interventi in corso e programmati

L'aviazione civile rappresenta un comparto strategico per l'economia del nostro Paese.

Stante la posizione baricentrica dell'Italia, è di fondamentale importanza consolidare il posizionamento del Paese nel contesto internazionale andando ad intercettare la domanda di traffico intercontinentale. Il consolidamento potrà essere reso possibile solo attraverso lo sviluppo di infrastrutture che siano in grado non solo di intercettare la domanda di traffico passeggeri, ma anche di recuperare il gap sul cargo.

Il nuovo Piano Nazionale Aeroporti (PNA), che si sta finalizzando, permetterà di rispondere in maniera più adeguata alla domanda di traffico e alle necessità della popolazione, migliorando la qualità della capacità offerta, rendendola sostenibile, più modulare e resiliente ai cambiamenti, valorizzando le forme di intermodalità e la digitalizzazione.

Con questa prospettiva gli aeroporti rafforzeranno il loro ruolo strategico anche per lo sviluppo del Sistema Paese oltre che per la garanzia del diritto alla mobilità, anche in termini di sostenibilità sociale, economica ed ambientale.

La strategicità delle infrastrutture aeroportuali a livello sociale nel Piano è anche declinata in termini di fornire una risposta efficace alle esigenze di mobilità nei territori remoti e/o meno accessibili attraverso le altre modalità di trasporto, sfruttando a pieno la terza dimensione, aprendosi all'impiego dei velivoli sostenibili di nuova generazione.

Il fattore dell'intermodalità ricopre un ruolo cruciale per assicurare una omogenea e quanto più coerente pianificazione strategica e il PNA incentiva la connessione degli scali con le realtà locali e gli altri nodi infrastrutturali mediante:

- l'implementazione delle connessioni tra gli aeroporti e le infrastrutture ferroviarie e altri sistemi di trasporto, anche agevolando il biglietto unico integrato;
- la connessione diretta con gli eventuali porti turistici e croceristici adiacenti;
- la sensibilizzazione degli Enti territoriali a livello di trasporti locale sullo sviluppo di collegamenti adeguati;
- la realizzazione di reti di ciclovie capaci di proporre un'accessibilità alternativa e sostenibile all'aeroporto, in particolare per gli smart passenger e gli addetti aeroportuali;
- le nuove forme di trasporto e servizi raggruppate sotto l'appellativo di Mobilità Aerea Avanzata/Urban (Advanced Air Mobility - AAM/Urban Air Mobility - UAM), in una nuova visione di mobilità inclusiva e diffusa che superi la singola tratta del volo commerciale, aprendosi all'impiego dei velivoli sostenibili di nuova generazione.

A livello di sistema delle infrastrutture, il redigendo PNA si integra nello SNIT e gli indirizzi dell'attuale rete TEN-T.

Attraverso piani di digitalizzazione, il PNA punta a rendere gli aeroporti veri e propri hub di innovazione per nuove tecnologie e sistemi che miglioreranno la qualità del servizio aeroportuale a 360 gradi:

- la seamless passengers experience è volta a favorire l'interconnessione tra vari sistemi e tecnologie digitali per offrire ai passeggeri un percorso fluido, veloce e autonomo, in grado di elevare la qualità del servizio e minimizzare i tempi di attesa attraverso, attraverso azioni quali:

- o il riconoscimento biometrico

- o la smart security

- o i sistemi contactless

- aumento della sicurezza aeroportuale tramite l'implementazione dell'utilizzo di tecnologie innovative e avanzate che aiutano a prevenire possibili attacchi legati alla guerra cibernetica, al terrorismo e alla criminalità informatica;

- dal punto di vista del monitoraggio si punterà sull'innovazione per rilevare i problemi prima che incidano sul livello di servizio e, in caso di imprevisti, abilitare azioni tempestive che riportino il sistema aeroportuale in esercizio;

- si punterà a sistemi in grado di adattarsi rapidamente alle mutevoli condizioni interne o esterne al sistema;

- monitorare i consumi per migliorare gli aspetti energetici e ridurre l'impatto ambientale.

La Passenger Experience è considerata al centro di questa transizione e gli aeroporti dovranno essere in grado di recepire le sue peculiarità e richieste sempre in continua evoluzione, rendendo tutto il processo quanto più resiliente, veloce e flessibile tramite il potenziamento delle dotazioni digitali.

I processi di digitalizzazione coinvolgono, inoltre, le operazioni di volo sia a terra che nelle vicinanze dello scalo, determinando un valore aggiunto per l'efficientamento aeroportuale e contribuendo alla riduzione del gap degli scali italiani con altri Paesi europei.

Le azioni che il nuovo PNA conta di mettere in campo nell'ambito della sostenibilità sono riconducibili ai programmi messi in atto nel contesto internazionale e della 41° sessione dell'Assemblea ICAO: decarbonizzazione entro il 2050, la riduzione delle emissioni acustiche e il contenimento dell'impatto dell'aviazione internazionale sui cambiamenti climatici. In particolare, il programma Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), adottato dall'Italia su base volontaria, contiene, come strumento sostanziale di contenimento delle emissioni di CO₂, l'utilizzo dei Sustainable Aviation Fuel (SAF), azione che rappresenta uno dei pilastri per il raggiungimento dei Long Term Aspiration Goal (LTAG).

Per rispondere alle priorità individuate nei diversi ambiti, gli aeroporti dovranno effettuare degli investimenti per adeguare le infrastrutture e consentire la transizione al nuovo sistema aeroportuale allineato con le indicazioni del Piano.

Il nuovo PNA in corso di definizione riconferma i seguenti investimenti:

- Fiumicino: realizzazione della nuova pista di volo (quarta pista) e adeguamento della capacità del Terminal coerentemente con le previsioni di crescita dei passeggeri;

- Catania: realizzazione di una pista che possa accogliere aerei utilizzati nel medio lungo raggio;

- Firenze: nuova pista di volo con giacitura alternativa a quella esistente capace di superare i limiti operativi attuali, migliorare le performance ambientali e la realizzazione di un nuovo Terminal passeggeri.

Nel seguito è riportata la tabella degli interventi afferenti alle tematiche di intermodalità, sostenibilità ambientale e digitalizzazione previsti negli strumenti di programmazione vigenti.

TABELLA A.I.8.1: INTERVENTI DI SVILUPPO AEROPORTUALI				
Id	Denominazione	Descrizione	Costo intervento(mln €)	Finanziamento con tariffa (SI/NO)
1	Intermodalità	Collegamenti agli aeroporti di alcune dei principali nodi urbani tramite rete RFI o metropolitana, anche attraverso la realizzazione di fermate di interscambio o il miglioramento della loro accessibilità o integrazione	3,483	NO
2	Digitalizzazione	Informatizzazione digitalizzazione dei processi aeroportuali	47,337	SI
3	Sostenibilità ambientale	Interventi per l riconciliazione ambientale e produzione di energia da fonti rinnovabili	18,182	SI

A.I.9. GLI INTERPORTI

Interventi in corso e programmati

Di seguito vengono riportati gli investimenti finanziati attraverso il Fondo per gli investimenti e sviluppo infrastrutture del Paese, art.1 comma 140, Legge n.232/2016, per il completamento della rete nazionale degli interporti in termini di accessibilità, sostenibilità, efficientamento energetico e risoluzione dei “colli di bottiglia”, per un totale di 56 milioni di euro di finanziamento pubblico (45 milioni nel 2020 e poco più di 11 milioni di euro nel 2023; Tabella A.I.9.1). Considerando anche il contributo dei privati, gli investimenti complessivi ammontano a 126 milioni di euro. Ulteriori 55 milioni sono stati finanziati nell’ambito del Piano Nazionale Complementare (acquisto dispositivi intermodali, locotrattori e gru).

TABELLA A.I.9.1: FONDO PER GLI INVESTIMENTI E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE DEL PAESE ISTITUITO CON L'ARTICOLO 1, COMMA 140, DELLA LEGGE 11 DICEMBRE 2016, N.232		
Interporto	D.M. 519/2020	D.M. 248/2023
Bari - Interporto Regionale della Puglia Spa	€ 4.128.554,93	€ 0,00
Bologna - Interporto Bologna Spa	€ 4.314.562,93	€ 1.000.000,00
Cervignano - Interporto di Cervignano del Friuli Spa	€ 1.909.817,91	€ 704.834,00
Jesi - Interporto Marche Spa	€ 1.065.382,44	€ 0,00

Livorno - Interporto Toscano A. Vespucci Spa	€ 3.114.224,23	€ 900.000,00
Marcianise- Interporto Sud Europa Spa	€ 2.213.721,34	€ 0,00
Novara - Centro Interportuale Merci Spa	€ 2.472.620,87	€ 1.000.000,00
Orte - Interporto Centro Italia Orte Spa	€ 3.546.816,60	€ 0,00
Padova - Interporto Padova Spa	€ 4.494.336,38	€ 1.000.000,00
Parma - CE.P.I.M. Interporto di Parma Spa	€ 4.494.336,38	€ 740.000,00
Noola - Interporto Campano Spa	€ 0,00	€ 882.536,00
Portogruaro - Portogruaro Interporto Spa	€ 2.025.105,84	€ 1.000.000,00
Rovigo - Interporto di Rovigo Spa	€ 0,00	€ 925.000,00
Prato - Interporto della Toscana Centrale Spa	€ 1.768.663,27	€ 0,00
Torino - Società Interporto Torino Spa	€ 1.690.769,35	€ 1.000.000,00
Venezia - Interporto Rivers Venezia srl	€ 0,00	€ 1.000.000,00
Trento - Interbrennero Spa	€ 4.295.530,36	€ 0,00
Verona - Interporto Quadrante Europa - Consorzio ZAI	€ 3.465.557,17	€ 1.000.000,00
Totale	€ 45.000.000,00	€ 11.152.370,00

A.I.10. LE CICLOVIE NAZIONALI

Interventi in corso e programmati

L'articolo 1, comma 640, della legge del 28/12/2015, n. 208, ha previsto la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovia del Sole), Venezia-Torino (Ciclovia VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovia dell'acquedotto pugliese), Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB) di Roma, Ciclovia del Garda, Ciclovia Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia, Ciclovia Sardegna, Ciclovia Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia), Ciclovia Tirrenica e Ciclovia Adriatica.

Con DM del 29/11/2018, n. 517, erano stati previsti 16,62 mln € a ciascuna delle ciclovie nazionali, ad esclusione della ciclovia GRAB a cui era stato assegnato l'importo di 14,88 mln €, sufficiente per il completo finanziamento dell'opera. Nell'ambito del PNRR, Missione 2, Componente M2C2, con DM del 12/01/2022, n. 4, sono stati poi ripartiti ulteriori 400 mln €, di cui 150 milioni di fondi statali a legislazione vigente, assegnati alle Regioni nonché alla Provincia Autonoma di Trento.

In seguito alla decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea del 5 dicembre 2023 di modifica della decisione di esecuzione del 13 luglio 2021 relativa

all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia (ECOFIN 1291), l'importo complessivo delle risorse dedicate alle ciclovie turistiche nell'ambito del PNRR è stato aggiornato a 266,6 milioni di euro e sono quindi in corso le attività di analisi e rimodulazione degli interventi da parte delle competenti articolazioni ministeriali anche ai fini del rifinanziamento con risorse nazionali degli interventi non più ricompresi nel PNRR.

Allegato III

Relazione sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione
delle emissioni di gas ad effetto serra

PAGINA BIANCA

INDICE

PREMESSA	241
I. IL CONTESTO NORMATIVO INTERNAZIONALE ED EUROPEO E IL CONTRIBUTO DELL'ITALIA	243
I.1. GLI OBIETTIVI DI ATTUAZIONE DEL PROTOCOLLO DI KYOTO (2008-2012).....	246
I.2. GLI OBIETTIVI DI RIDUZIONE DEI GAS A EFFETTO SERRA 2013-2020 – ATTUAZIONE EMENDAMENTO DI DOHA.....	247
I.3. IL “GREEN DEAL” E IL “QUADRO CLIMA ED ENERGIA 2030”	253
I.4. IL “GREEN DEAL” E REVISIONE DELLA LEGISLAZIONE EUROPEA NEL NUOVO PACCHETTO FIT FOR 55.....	257
II. SITUAZIONE EMISSIVA RISPETTO AGLI OBIETTIVI 2020	259
II.1. OBIETTIVI “EFFORT SHARING” PER IL PERIODO 2013-2020	259
III. SITUAZIONE EMISSIVA RISPETTO AGLI OBIETTIVI PER IL PERIODO 2021-2030	263
III.1 POLITICHE E MISURE CON ORIZZONTE POST 2020 PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI AL 2030	266
III.2 PROIEZIONI EMISSIVE E OBIETTIVI PER IL PERIODO 2021-2030	272
ALLEGATO 1 – DATI EMISSIVI STORICI	276
ALLEGATO 2 – PROIEZIONI EMISSIVE AGGIORNATE	277

PAGINA BIANCA

PREMESSA

L'articolo 10, comma 9, della Legge n. 196 del 31 dicembre 2009, modificato dall'articolo 2, comma 2, della legge n. 39 del 7 aprile 2011, stabilisce che *“in allegato al DEF è presentato un documento, predisposto dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sentiti gli altri Ministri interessati, sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra, in coerenza con gli obblighi internazionali assunti dall'Italia in sede europea ed internazionale, e sui relativi indirizzi.”*

Le informazioni riportate nella presente relazione sono state aggiornate sulla base dei più recenti dati emissivi e degli scenari elaborati nell'ambito del Regolamento 2018/1999 sulla *Governance* dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima¹.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999&from=EN>

PAGINA BIANCA

I. IL CONTESTO NORMATIVO INTERNAZIONALE ED EUROPEO E IL CONTRIBUTO DELL'ITALIA

La XXI Conferenza delle Parti della Convenzione Quadro per la lotta contro i cambiamenti climatici del 2015 ha adottato l'Accordo di Parigi², con decisione 1/CP21.

L'Italia ha firmato l'accordo il 22 aprile 2016 e lo ha ratificato l'11 novembre 2016.

L'Accordo di Parigi è entrato in vigore il 4 Novembre 2016 e si applica a partire dal 2021.

L'Accordo definisce l'obiettivo di lungo termine per il contenimento dell'aumento della temperatura media globale ben al di sotto dei 2°C e il perseguimento degli sforzi per limitare l'aumento a 1,5°C, rispetto ai livelli preindustriali. L'Accordo prevede, accanto alle misure di mitigazione, ovvero di riduzione delle emissioni dei gas ad effetto serra (nel testo anche GHG), anche la messa in atto di misure per l'adattamento al cambiamento climatico, finalizzate ad accrescere la capacità dei Paesi di adattarsi agli effetti avversi dei cambiamenti climatici. I flussi finanziari a supporto di tali azioni di mitigazione e di adattamento dovranno essere orientati in modo da essere coerenti con un percorso di sviluppo sostenibile a basse emissioni e resiliente ai mutamenti del clima.

I Paesi firmatari dovranno puntare a raggiungere il picco globale delle emissioni quanto prima e ad ottenere successivamente rapide riduzioni al fine di raggiungere l'equilibrio globale tra emissioni e assorbimenti nella seconda parte del secolo.

Al momento dell'adesione all'Accordo, ogni Paese deve predisporre e comunicare il proprio "Contributo determinato a livello nazionale" (*NDC - Nationally Determined Contribution*) con l'obbligo di perseguire misure per la sua attuazione. Ogni successivo contributo nazionale dovrà costituire un avanzamento in termini di ambizione rispetto al contributo precedentemente presentato, intraprendendo, così, un percorso di ambizione crescente che dovrebbe condurre le Parti al raggiungimento dell'obiettivo collettivo.

Rispetto al Protocollo di Kyoto³ e al suo emendamento (Emendamento di Doha⁴), che prevedono impegni di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra⁵ da parte dei soli Paesi industrializzati, rispettivamente, nei periodi 2008-2012 e 2013-2020, l'Accordo di Parigi rappresenta un cambio di paradigma nell'approccio alla lotta ai cambiamenti climatici. L'approccio "*bottom up*", basato su "Contributi determinati a livello nazionale" ad ambizione crescente nel tempo, prevede un impegno di tutte le Parti dell'accordo verso il raggiungimento degli obiettivi comuni, abbandonando la distinzione storica tra Paesi con diverso livello di sviluppo economico. I progressi nell'attuazione e nel raggiungimento degli NDC saranno

² http://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/english_paris_agreement.pdf

³ <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpeng.pdf>

⁴ http://unfccc.int/files/kyoto_protocol/application/pdf/kp_doha_amendment_english.pdf

⁵ Anidride carbonica, protossido di azoto, metano, gli idrofluorocarburi, perfluorocarburi e esafluoruro di zolfo.

monitorati grazie al nuovo quadro della trasparenza, attraverso le tabelle e i formati per la rendicontazione dei dati dell'inventario delle emissioni e degli assorbimenti dei gas serra che tutti i Paesi dovranno redigere e trasmettere periodicamente all'UNFCCC, a partire dal 2024.

Tale sistema, le cui regole sono state finalizzate alla COP di Glasgow del 2021, garantendo informazioni più regolari e solide sullo stato delle emissioni, è fondamentale per la credibilità dell'Accordo di Parigi e degli impegni assunti dai Paesi.

Diverse analisi di scenario dei contributi nazionali effettuate dagli organismi internazionali negli ultimi anni hanno evidenziato che, benché gli obiettivi dell'Accordo siano ancora raggiungibili, la finestra temporale per permettere il loro raggiungimento è sempre più stretta e che azioni più incisive sono necessarie.

Il sesto rapporto di valutazione del comitato intergovernativo sui cambiamenti climatici (*Intergovernmental Panel on Climate Change - IPCC*) ha concluso che le politiche e le leggi di mitigazione si sono ampliate a partire dall'AR5. Tuttavia, le emissioni globali di gas serra nel 2030 risultanti dai contributi determinati a livello nazionale (NDC) rendono probabile che il riscaldamento superi 1,5°C nel corso del 21mo secolo e che ciò renda più difficile limitarlo al di sotto dei 2°C. C'è un divario tra le emissioni previste dalle politiche attuate e quelle derivanti dagli NDC, e i flussi finanziari sono inferiori ai livelli necessari per raggiungere gli obiettivi climatici di adattamento e mitigazione in tutti i settori e in tutte le regioni.

Ogni incremento del riscaldamento globale intensifica i pericoli climatici multipli e concomitanti e, pertanto, sono necessarie riduzioni profonde, rapide e durature delle emissioni di gas serra in questo decennio, raggiungendo netta zero delle emissioni di anidride carbonica, per rallentare il riscaldamento globale.

Coerentemente, l'ultimo rapporto sulle emissioni del Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (*Emissions Gap Report 2023*⁶), ha statuito che, nel più ottimistico dei casi, che presuppone la piena attuazione di tutti gli NDC incondizionati e condizionati e di tutte le LT-LEDs, si registrerebbe un innalzamento della temperatura media, al 2100, di 2.4 C. Il rapporto di sintesi 2023 del Segretariato UNFCCC⁷ sui contributi determinati a livello nazionale (*NDC Synthesis Report*) ha stabilito che sono necessarie riduzioni delle emissioni significativamente maggiori a quelle determinate dagli attuali impegni, affinché l'azione climatica sia allineata alle traiettorie delle emissioni di gas a effetto serra coerenti con l'obiettivo di temperatura dell'accordo di Parigi.

La Conferenza delle Parti di Dubai del 2023 (COP 28) ha, inoltre, finalizzato la prima revisione globale (*Global Stocktake*) riguardo l'attuazione dell'Accordo di Parigi, indicando la via per una rinnovata e accresciuta ambizione dell'azione climatica e l'imperativo di agire in questo decennio critico per limitare la crescita delle temperature entro gli 1,5 C e per chiudere i *gap* di implementazione che ancora persistono. L'accordo di Dubai stabilisce le modalità per procedere per le varie aree tematiche (mitigazione, adattamento e mezzi di sostegno), inclusi alcuni dialoghi annuali di alto livello.

Si ricorda inoltre la scadenza per il 2025 per la presentazione dei nuovi impegni (NDC) che riguarderanno il periodo 2030-2040.

L'Unione europea e tutti i suoi Stati membri adempiono agli obblighi previsti dall'Accordo di Parigi, e susseguenti decisioni dell'organo sovrano, mediante la

⁶ <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/43922/EGR2023.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

⁷ https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cma2023_12.pdf

presentazione, l'aggiornamento e il mantenimento di un unico *Nationally Determined Contribution* per tutta l'Unione che definisce i settori e gli obiettivi inclusi, rimandando alla legislazione europea l'effettiva distribuzione degli obiettivi.

Alla luce delle più recenti evidenze scientifiche, quindi, su mandato del Consiglio europeo del dicembre 2020, l'Unione ha aggiornato il proprio NDC, modificando l'obiettivo vincolante da raggiungere entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 dal 40% di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra al -55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Tale obiettivo, legalmente vincolante, è stato integrato nel Regolamento UE 2021/1119, c.d. "Normativa europea per il clima" adottato il 30 giugno 2021, che prevede, inoltre, il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050.

A seguito della definizione di tale obiettivo, il 14 luglio 2021 la Commissione ha presentato il cosiddetto pacchetto "*Fit for 55*", ovvero l'insieme delle proposte legislative necessarie per ottenere l'obiettivo del -55% netto al 2030 e mettere l'Unione sulla giusta traiettoria per il raggiungimento della neutralità climatica al 2050.

Il cosiddetto "pacchetto" comprende un quadro legislativo complesso e interconnesso che combina, tra l'altro, l'applicazione del sistema dell'"*Emissions trading*" a nuovi settori ed una revisione del sistema esistente per rendere l'obiettivo coerente con il -55% netto al 2030; incremento degli obiettivi di efficienza energetica e rinnovabili, una più rapida transizione verso modalità di trasporto a basse emissioni e rafforzamento della infrastruttura necessaria a tal fine; un allineamento delle politiche di tassazione dell'energia rispetto agli obiettivi del Green Deal; misure alternative per affrontare il "*carbon leakage*" (ovvero la rilocalizzazione delle produzioni in Paesi senza i medesimi obblighi di riduzione delle emissioni dell'UE); strumenti per preservare e accrescere i serbatoi naturali di assorbimento del carbonio (ad esempio, le foreste).

Inoltre, il Regolamento (UE) 2021/1119 (c.d. Legge europea per il clima) prevede che sia fissato un obiettivo in materia di clima a livello dell'Unione per il 2040. In particolare, il Regolamento prevede che, al più tardi entro sei mesi dal primo bilancio globale (*Global stocktake*) dell'accordo di Parigi, la Commissione elabori una proposta legislativa, accompagnata da una valutazione d'impatto dettagliata, volta a modificare la Legge europea sul clima per includervi l'obiettivo al 2040. Tale obiettivo sarà basato sulle migliori conoscenze scientifiche disponibili, e si terrà conto delle risultanze del Comitato consultivo scientifico europeo sui cambiamenti climatici, istituito ai sensi dell'articolo 3 dello stesso Regolamento.

Il 15 giugno 2023 il Comitato consultivo scientifico europeo sui cambiamenti climatici ha pubblicato il report "*Scientific advice for the determination of an EU-wide 2040 climate target and a greenhouse gas budget for 2030-2050*" che evidenzia l'urgente necessità di azioni ambiziose per affrontare i cambiamenti climatici, delineando, inoltre, i possibili percorsi e le relative scelte politiche generali per ottenere le necessarie riduzioni delle emissioni. In particolare, il rapporto raccomanda per l'UE riduzioni nette delle emissioni del 90-95% entro il 2040, rispetto ai livelli del 1990. In linea con le raccomandazioni del Comitato, il 6 febbraio 2024, la Commissione ha adottato la Comunicazione "Obiettivo climatico 2040 dell'Europa e il percorso verso la neutralità climatica entro il 2050 a una società sostenibile, giusta e prospera", nella quale raccomanda un obiettivo

europeo di riduzione netta delle emissioni di gas serra del 90% rispetto ai livelli del 1990.

In particolare, nel settore dell'energia si segnala l'approvazione delle nuove Direttive sul meccanismo ETS, sull'energia rinnovabile e sull'Efficienza Energetica nonché la definizione della nuova direttiva sulla prestazione energetica in edilizia c.d. "Case green", approvata dal Parlamento europeo il 12 marzo 2024 e ora nelle fasi finali di ratifica.

Dal momento che la presente relazione fa riferimento all'anno 2023, si dovrà fare riferimento alla legislazione attualmente vigente, coerente con il precedente NDC che richiedeva una riduzione complessiva delle emissioni di GHG del -40% rispetto al 1990, pur con uno sguardo rispetto ai potenziali ulteriori impegni futuri.

Per quanto riguarda il percorso di decarbonizzazione nazionale, pertanto, nel quadro dell'NDC europeo, esistono strumenti di pianificazione di breve e lungo periodo di cui si è dotata l'Italia, sempre secondo quanto stabilito nel Regolamento EU sulla *Governance per Energy Union*⁸, ovvero:

- il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) con primo orizzonte al 2030, il cui obiettivo è quello di realizzare una nuova politica energetica che assicuri la piena sostenibilità ambientale, sociale ed economica del territorio nazionale e accompagni tale transizione. Nel mese di luglio 2023 la proposta di una versione aggiornata del piano, per tenere conto dei nuovi obiettivi fissati dal "Fit for 55", è stata trasmessa alla Commissione Europea. Il Piano dovrà ora essere reso definitivo entro giugno 2024, tenendo conto delle raccomandazioni che la Commissione Europea ha trasmesso all'Italia, nonché delle altre procedure in corso, (VAS; consultazione pubblica, indagini delle Commissioni parlamentari, ecc...);
- la Strategia nazionale di lungo periodo sulla riduzione delle emissioni dei gas a effetto serra⁹, di prossimo aggiornamento, che individua possibili percorsi di decarbonizzazione, prendendo in considerazione diverse opzioni tecnologiche, comprese quelle più innovative, non ancora completamente sviluppate, al fine di raggiungere l'obiettivo di neutralità climatica al 2050, tenendo anche in dovuta considerazione il prossimo impatto del PNRR.

Per meglio comprendere gli sviluppi delle politiche e misure intraprese nel tempo dall'Italia per soddisfare gli impegni assunti, nei seguenti paragrafi si riporta una breve sintesi degli obiettivi di riduzione dell'Unione Europea e quindi anche dell'Italia, a partire dalla sottoscrizione del Protocollo di Kyoto, fino ad oggi.

I.1. GLI OBIETTIVI DI ATTUAZIONE DEL PROTOCOLLO DI KYOTO (2008-2012)

Rispetto agli impegni assunti con la ratifica del Protocollo di Kyoto, l'Unione europea nel suo complesso¹⁰ si era impegnata a ridurre le proprie emissioni di gas

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999&from=EN>

⁹ https://www.minambiente.it/sites/default/files/lts_gennaio_2021.pdf

¹⁰ In virtù del cosiddetto meccanismo della 'bolla', sulla base del quale Paesi con obiettivo di riduzione individuale 'raggruppano' i propri impegni nell'ambito di un unico obiettivo di riduzione.

serra dell'8% rispetto ai livelli del 1990. Successivamente tale impegno, assunto collettivamente, era stato ripartito in maniera differenziata tra gli Stati membri.

In tale contesto, l'Italia si era impegnata a ridurre le proprie emissioni del 6,5% rispetto ai livelli del 1990 nel periodo 2008-2012 (Legge 120/2002).

L'Italia ha rispettato gli impegni di riduzione previsti, prevalentemente mediante l'attuazione di politiche e misure e mediante modesto ricorso all'acquisto di crediti, meccanismo consentito nell'ambito del Protocollo stesso.

I.2. GLI OBIETTIVI DI RIDUZIONE DEI GAS A EFFETTO SERRA 2013 - 2020 – ATTUAZIONE EMENDAMENTO DI DOHA

Nel 2012, con la COP di Doha, è stato raggiunto un accordo tra le Parti circa la prosecuzione del Protocollo di Kyoto attraverso l'emendamento di Doha, che fissava impegni di riduzione dei Paesi industrializzati per il periodo 2013-2020.

L'Italia ha depositato il proprio strumento di ratifica il 18 luglio 2016 e l'emendamento è entrato in vigore il 31 dicembre 2020, a seguito della ratifica da parte di 147 Parti.

La Decisione UNFCCC 1/CMP.17, adottata alla conferenza di Sharm el Sheik del dicembre 2012, ha stabilito che il termine per la conclusione degli adempimenti degli impegni di Doha è previsto entro il 2023, considerando che il processo di revisione da parte degli esperti UNFCCC (ai sensi dell'articolo 8 del Protocollo) degli inventari delle emissioni dell'ultimo anno del periodo di impegno (2020) fosse completato entro il 1° giugno 2023. Tale tempistica è stata rispettata poiché tutte le *review* sono state pubblicate entro quella data. Nella stessa decisione era previsto un periodo pari a cento giorni denominato "Periodo aggiuntivo per l'adempimento degli impegni" che si è concluso il 9 settembre 2023.

Dato il ritardo con cui l'emendamento è entrato in vigore e le incertezze nel contesto internazionale rispetto alla conclusione del periodo di impegno di Kyoto, il Consiglio Europeo, nella primavera del 2007, aveva comunque stabilito la necessità che l'Unione avviasse una transizione verso un'economia a basso contenuto di carbonio attraverso un approccio integrato tra le politiche in materia di clima ed energia. Il Consiglio, quindi, aveva stabilito di raggiungere, entro il 2020, i seguenti obiettivi:

- riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra del 20% rispetto ai livelli del 1990;
- riduzione dei consumi energetici del 20% rispetto allo scenario "*business as usual*";
- produzione di energia da fonti rinnovabili pari al 20% dei consumi energetici dell'Unione europea;
- uso dei biocombustibili per il 10% della quantità di combustibile utilizzato nel settore dei trasporti.

A seguito delle conclusioni del Consiglio, è stato approvato il cosiddetto "Pacchetto clima-energia 2020", ossia un insieme di provvedimenti legislativi finalizzati a dare attuazione agli impegni assunti.

La conformità rispetto agli obiettivi identificati a livello europeo garantisce il raggiungimento degli adempimenti previsti nell'ambito dell'emendamento di Doha.

Nell'ambito del Protocollo di Kyoto, la variazione degli *stock* di carbonio e delle emissioni di gas serra da fonte e assorbimenti di CO₂ derivanti dal cambiamento diretto dell'uso del suolo indotto dall'uomo e dalle attività forestali può essere utilizzata per rispettare gli impegni dei Paesi inclusi nell'*Annex B* del Protocollo di Kyoto. L'Italia, così come gli altri Stati membri dell'Unione Europea, applica quanto previsto dall'articolo 3.3¹¹ e 3.4¹² del protocollo di Kyoto individualmente.

I provvedimenti più rilevanti ai fini del raggiungimento degli obiettivi di riduzione al 2020 sono: la Direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni di GHG (c.d. "*Emissions Trading System*" - ETS), modificata mediante la 2009/29/CE, che istituisce un sistema europeo di scambio di quote di emissioni di CO₂ a cui partecipano i gestori degli impianti di produzione termoelettrica e dei grandi impianti industriali, e la Decisione 406/2009/CE¹³ (c.d. Decisione "*Effort Sharing*"), che riguarda le sole emissioni non soggette a ETS derivanti da trasporti, riscaldamento edifici, agricoltura, piccola industria ecc..., per le quali vengono stabiliti dei tetti annuali di emissioni di GHG vincolanti per ogni singolo Stato membro. Il funzionamento di tali strumenti normativi viene, di seguito, brevemente richiamato, costituendo l'impalcatura principale intorno a cui continuano ad essere costruite le politiche di riduzione delle emissioni di gas serra a livello europeo.

L'“EU Emissions Trading Scheme”

L'elemento cardine della politica europea per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra è rappresentato dal sistema di scambio di quote di emissione a livello dell'Unione per il settore industriale e termoelettrico introdotto dalla Direttiva 2003/87/CE ("*EU Emissions Trading Scheme*", EU ETS).

La direttiva era stata approvata come strumento di attuazione del Protocollo di Kyoto e istituiva un sistema di tipo "*cap and trade*", ovvero con la fissazione di un'assegnazione di quote gratuite per ogni impianto che è incluso nel campo di applicazione della Direttiva 2003/87/CE (Direttiva ETS); se l'impianto emette nell'anno quote superiori a quelle assegnate gratuitamente deve comprare all'asta o da un altro operatore le quote mancanti, se l'impianto emette una quantità inferiore di quote, rispetto a quanto assegnato gratuitamente, il gestore trattiene la differenza per venderle ad un altro operatore (scambio di quote tra i partecipanti al sistema) o le conserva per coprire eventuali maggiori emissioni negli anni successivi.

Viene fissato una quantità totale di assegnazione gratuite di anidride carbonica (gas serra) che devono essere restituite sulla base delle emissioni reali dell'impianto

¹¹ l'articolo 3.3 prevede la contabilizzazione di emissioni ed assorbimenti di CO₂ ed altri gas serra risultanti dalla costituzione di nuove foreste (afforestazione, riforestazione) e dalla conversione delle foreste in altre forme d'uso delle terre (deforestazione)

¹² L'articolo 3.4 prevede la contabilizzazione di emissioni ed assorbimenti di gas serra relative alla gestione forestale (*forest management*), e le attività cosiddette addizionali, come la gestione delle terre agricole (*cropland management*), la gestione dei prati e dei pascoli (*grazing land management*) e la rivegetazione. Per il secondo periodo di impegno del Protocollo di Kyoto, 2013-2020, l'Italia ha eletto *cropland management* (CM) e *grazing land management* (GM), come attività addizionali dell'articolo 3.4.

¹³ Decisione concernente gli sforzi degli Stati membri per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020.

per ogni anno. Per gli impianti fissi, il tetto totale di assegnazione gratuita si riduce nel tempo in modo che le emissioni disponibili diminuiscano gradualmente in linea con gli obiettivi fissati dall'Unione Europea.

Tale meccanismo consente la certezza delle riduzioni, mediante la fissazione di un limite all'assegnazione delle quote gratuite e il minor costo di raggiungimento degli obiettivi di riduzione per i partecipanti al sistema.

Durante il periodo di adempimento di Kyoto, 2008-2012, il “*cap*” complessivo europeo era stato distribuito agli Stati membri e il sistema era, di fatto, gestito come la somma di diversi sistemi di “*cap and trade*” separati, generando, evidentemente, delle distorsioni attuative e, di conseguenza, competitive notevoli tra i partecipanti.

Dal 2008, anche il settore dell'aviazione civile è stato inserito nel quadro dell'EU ETS, benché i due sistemi fossero funzionalmente separati¹⁴.

Con l'approvazione della Direttiva 2009/29/CE, il sistema EU ETS è stato profondamente rivisto e armonizzato a livello europeo comprendendo le seguenti importanti modifiche:

- il numero massimo di quote di assegnazione gratuite (“*cap*”) è stato determinato a livello europeo secondo una modalità decrescente, per gli impianti stazionari, in misura dell'1,74% all'anno dal 2013 al 2020;
- al fine di consentire l'internalizzazione del costo della CO₂ nel costo dei prodotti, la regola generale di assegnazione delle quote è stata definita come l'acquisto su base d'asta. Dal 2013, tale regola si applica a tutto il settore di produzione termoelettrica;
- l'assegnazione gratuita di quote è stata consentita, in via transitoria, per quei settori manifatturieri esposti al rischio del cosiddetto “*carbon leakage*”, ovvero rilocalizzazione delle imprese in Paesi in cui non sono vigenti normative di riduzione delle emissioni, rendendo di conseguenza vani gli sforzi di riduzione delle emissioni dell'UE dal momento che le emissioni si rilocalizzano. Tale fenomeno del *carbon leakage* comporta il doppio danno la mancata riduzione delle emissioni da un lato e la perdita di competitività delle industrie europee dall'altro;
- le assegnazioni di quote gratuite, in ogni caso, sono state determinate sulla base di *benchmarks*, calcolati come $tCO_2/t_{\text{prodotto}}$, sulla base delle migliori prestazioni emissive degli impianti in Europa. Nel caso di superamento da parte della somma delle assegnazioni di quote gratuite, così calcolate, del “*cap*”, sarebbe scattata l'applicazione di un “fattore lineare di riduzione” uguale per tutti i settori.

Principalmente a causa della crisi economica, a partire dal 2009, si è determinato un *surplus* di quote di CO₂ sul mercato. Tale condizione ha contribuito a determinare il perdurare di un segnale di prezzo della CO₂ insufficiente a stimolare la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio nei settori inclusi nel campo di applicazione della norma.

Al fine di eliminare tale *surplus* e definire un meccanismo di riequilibrio dell'offerta, sono state proposte misure di breve e lungo periodo:

¹⁴ Nel 2008, la direttiva è stata emendata al fine di includere nel campo di applicazione anche il settore dell'aviazione civile (Direttiva 2008/101/CE).

- per il breve periodo, si è stabilito di posticipare la messa all'asta di 900 milioni di quote fino al 2019-2020 (c.d. "*backloading*");
- per il lungo periodo, è stata adottata la cosiddetta "*riserva stabilizzatrice del mercato*"¹⁵ che rappresenta un meccanismo di controllo dell'offerta di quote sul mercato, al fine di garantire che il prezzo delle stesse resti tale da incentivare le misure di riduzione delle emissioni da parte degli impianti soggetti alla norma. La riserva è operativa dal gennaio 2019.

Le direttive (UE) 2023/958 e 2023/959 hanno modificato l'impianto della direttiva 2003/87/CE - così come modificata dalla direttiva 2009/29 - ampliandone il campo di applicazione e rafforzandone il meccanismo. Di seguito, le principali modifiche apportate al sistema ETS dalle due ultime direttive.

Per quanto riguarda il campo di applicazione, la principale modifica concerne l'estensione graduale del sistema di scambio di quote di emissioni a nuovi settori. Dal 2024 è prevista infatti, la graduale estensione del sistema ETS alle emissioni prodotte dal trasporto marittimo e, in particolare, dalle navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate, con riferimento alle emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte finalizzate al trasporto di passeggeri o merci a fini commerciali. Negli anni successivi è prevista l'inclusione di altre categorie di navi. Dal 2025 è invece prevista l'estensione del campo di applicazione alle emissioni di gas ad effetto serra degli edifici, del trasporto stradale e degli ulteriori settori industriali non contemplati dall'allegato I della direttiva 2003/87/CE. Il sistema (c.d. ETS 2), distinto ma parallelo a quello in vigore, disporrà di un quantitativo totale di quote (c.d. *cap*) separato e di uno specifico fattore lineare di riduzione (FLR).

Un'ulteriore novità è rappresentata dall'estensione, a partire dal 1° gennaio 2024, degli obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni agli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani con una potenza termica nominale totale superiore a 20 MW. Entro luglio 2026, la Commissione dovrà inoltre valutare e riferire al Parlamento Europeo e al Consiglio in merito alla fattibilità dell'inclusione degli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani nell'EU ETS, in vista della loro effettiva inclusione a partire dal 2028.

Per quanto riguarda il settore aereo, è stato confermato l'assoggettamento al sistema ETS delle sole emissioni rilasciate dai voli interni allo spazio economico europeo (SEE) fino al 31/12/2026 (proroga del c.d. "*stop the clock*"). Entro il 1° luglio 2026, dopo le conclusioni della 42^a Assemblea dell'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile (ICAO), la Commissione Europea valuterà lo stato di attuazione del sistema internazionale per la compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) e la sua efficacia ai fini del raggiungimento degli obiettivi dell'Accordo di Parigi sul clima, nonché l'eventuale partecipazione dell'UE allo stesso sistema. Se CORSIA non avrà prodotto risultati tangibili in termini di riduzione dell'impatto delle emissioni degli aerei, la Commissione presenterà una proposta per estendere l'ETS anche ai voli in partenza dal SEE.

L'obiettivo di riduzione delle emissioni al 2030 dei settori interessati dal sistema ETS passa dall'attuale -43% al -62% rispetto alle emissioni del 2005, con una

¹⁵ http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2015.264.01.0001.01.ENG

riduzione corrispondente del quantitativo di quote a livello di Unione. È previsto che il quantitativo totale di quote venga ridotto sia nel 2024 (-90 Milioni di EUA) che nel 2026 (-27 Milioni di EUA) per essere allineato con le emissioni effettive (c.d. *rebasing*). Il FLR è incrementato a partire dal 2024 (-4,3%) e poi nuovamente dal 2028 (-4,4%), tenendo conto anche dell'inclusione delle emissioni generate dal trasporto marittimo.

La revisione della direttiva prevede una progressiva riduzione delle assegnazioni gratuite di quote, fino ad arrivare all'azzeramento nel 2026 per le emissioni del trasporto aereo e nel 2034 per quelle dei settori interessati dal nuovo meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (c.d. *CBAM Carbon border adjustment mechanism*), con cui si intende prevenire il rischio di rilocalizzazione delle emissioni).

Per quanto riguarda gli impianti stazionari, la riduzione progressiva delle assegnazioni gratuite sarà supportata dalla revisione dei parametri di riferimento, che verranno adeguati al fine di rispecchiare il progresso tecnologico ed incentivare l'innovazione sostenibile. Al fine di incentivare la riduzione delle emissioni da parte di tali impianti, l'assegnazione di quote a titolo gratuito è assoggettata ad un nuovo meccanismo, che la condiziona alla realizzazione di misure volte ad aumentare l'efficienza energetica degli impianti (c.d. *condizionalità*).

Nei nuovi settori (marittimo e ETS 2), le quote verranno assegnate solo mediante vendite all'asta, senza assegnazioni gratuite.

È previsto che gli Stati membri utilizzino i proventi delle aste delle quote di emissioni esclusivamente nell'ambito di scopi legati al clima, ad eccezione dei proventi attribuiti al bilancio dell'Unione ed a quelli utilizzati per la compensazione dei costi indiretti del carbonio. Nel contempo, si è previsto il potenziamento del Fondo per l'innovazione e del Fondo per la modernizzazione, entrambi alimentati con parte dei proventi delle aste delle quote di emissione, e volti rispettivamente a sostenere l'innovazione tecnologica mirata alla neutralità climatica e a promuovere interventi a sostegno della transizione energetica in alcuni Stati dell'Unione.

Per quanto riguarda la riserva di stabilità del mercato e fluttuazioni eccessive dei prezzi, la principale modifica alla decisione UE 2015/1814 (relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra e recante modifica della direttiva 2003/87/CE) è relativa al meccanismo di sottrazione di quote dal mercato da destinare alla Riserva, mentre il meccanismo di svincolo di quote dalla Riserva rimane inalterato.

Per quanto concerne il meccanismo di salvaguardia rispetto a fluttuazioni eccessive dei prezzi, la revisione ha introdotto un meccanismo immediato e automatico di svincolo di 75 milioni di quote dalla riserva qualora il prezzo medio delle quote per i sei mesi civili precedenti sia superiore a 2,4 volte il prezzo medio delle quote per il periodo di riferimento dei due anni precedenti.

Un'altra novità concerne l'adizione del meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (c.d. *CBAM* finalizzato a prevenire il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio dell'industria e promuovere la decarbonizzazione nei paesi terzi, salvo alcune deroghe). Il meccanismo consiste

nell'applicazione di un prezzo per le emissioni incorporate nei prodotti importati di alcuni settori industriali, equivalente a quello sostenuto dai produttori europei nell'ambito del vigente sistema di scambio delle quote di emissione. Il CBAM si applicherà al momento dell'entrata delle merci nelle dogane degli Stati membri, attraverso un sistema di acquisto e restituzione da parte dell'importatore (c.d. dichiarante autorizzato CBAM) di appositi certificati CBAM corrispondenti alle emissioni incorporate nei prodotti importati. Inizialmente il meccanismo riguarderà solo determinati prodotti (cemento, ferro e acciaio, alluminio, fertilizzanti, elettricità ed idrogeno), con la prospettiva di un futuro allargamento a tutte le merci. Per assicurare la compatibilità con le regole dell'OMC (Organizzazione Mondiale del Commercio) e per permettere ai settori produttivi un periodo di adattamento, l'applicazione del meccanismo sarà progressiva. In un primo periodo (fino alla fine del 2033), il CBAM sarà applicato in maniera progressiva solo su una percentuale delle emissioni incorporate nelle merci importate a fronte della parallela e corrispondente riduzione delle quote assegnate gratuitamente nell'ambito dell'ETS agli operatori che producono tali merci. Infine, le due direttive 958 e 959/2023 stabiliscono scadenze differenziate per il recepimento: il 31 dicembre 2023 per le disposizioni della direttiva (UE) 2023/958 e per le disposizioni della direttiva (UE) 2023/959 relative all'ETS 1 e al monitoraggio delle emissioni storiche dei soggetti regolamentati ETS2; il 30 giugno 2024, per le restanti disposizioni della direttiva (UE) 2023/959 relative all'ETS2.

La Decisione 406/2009/CE “Effort sharing”

La Decisione 406/2009/CE ripartisce tra gli Stati membri l'obiettivo comunitario di riduzione delle emissioni di gas serra per i settori non regolati dalla Direttiva EU ETS, ovvero trasporti, civile, piccola industria (impianti di combustione di potenza termica nominale inferiore a 20MW), agricoltura e rifiuti (c.d. “Settori *Effort Sharing*”). Per l'Italia l'obiettivo di riduzione al 2020 era pari al -13%, rispetto ai livelli del 2005 da raggiungere attraverso una traiettoria stabilita di quote massime annuali.

Tale Decisione si basa sulla assegnazione di un ammontare massimo di emissioni consentite da compensare con “quote” di emissione (AEA, *Annual Emission Allocation*)

La Decisione prevedeva, altresì, strumenti di flessibilità quali la possibilità di utilizzo anticipato di una percentuale stabilita di quote assegnate per l'anno successivo (“*borrowing*”), nonché la possibilità di riporto agli anni successivi delle quote inutilizzate (“*banking*”). Inoltre, era prevista la possibilità di trasferire una parte delle AEA ad altri Stati membri, mediante accordo di compravendita.

Secondo la Decisione era, infine, permesso l'utilizzo dei crediti residuali derivanti da attività progettuali registrate prima del 2013 (previsti dal Protocollo di Kyoto JI, CDM¹⁶).

¹⁶ <https://unfccc.int/process/the-kyoto-protocol/mechanisms>

I.3 IL “GREEN DEAL” E IL “QUADRO CLIMA ED ENERGIA 2030”

L'11 dicembre 2019 la Commissione europea ha presentato la Comunicazione sul cosiddetto “*Green deal*” europeo, una “strategia di crescita mirata a trasformare l'UE in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse”. Di fatto, con il “*Green Deal*”, viene definita una tabella di marcia iniziale delle principali politiche e misure necessarie per realizzare il cambiamento.

Il Consiglio Europeo del 10-11 dicembre 2020 ha adottato l'obiettivo di riduzione UE delle emissioni nette pari ad almeno il 55% entro il 2030 e aggiornato, di conseguenza, l'NDC europeo.

Al fine di dare forza di legge agli obiettivi del 2030 e del 2050, inoltre, il 29 luglio 2021 è entrata in vigore la Legge europea sul clima (Regolamento CEE/UE 30 giugno 2021, n. 1119) che “*stabilisce l'obiettivo vincolante della neutralità climatica nell'Unione entro il 2050*” e “*istituisce un quadro per progredire nel perseguimento dell'obiettivo globale di adattamento*”.

Il cosiddetto “pacchetto” è un quadro legislativo complesso che prevede, tra l'altro:

- l'applicazione del sistema dell’“*Emissions trading*” a nuovi settori ed una revisione del sistema esistente per rendere l'obiettivo coerente con il -55% netto al 2030;
- l'aggiornamento del Regolamento “*Effort Sharing*”, con l'individuazione di obiettivi di riduzione nazionali più ambiziosi e tetti annuali di emissione più stringenti;
- nuovi obiettivi di assorbimento delle emissioni per il settore LULUCF;
- il rafforzamento degli standard di emissioni di CO₂ per i veicoli leggeri e pesanti;
- l'incremento degli obiettivi di efficienza energetica e rinnovabili;
- una più rapida transizione verso modalità di trasporto a basse emissioni e rafforzamento della infrastruttura necessaria a tal fine;
- un allineamento delle politiche di tassazione dell'energia rispetto agli obiettivi del “*Green Deal*”;
- misure alternative per affrontare il “*carbon leakage*” (ovvero la rilocalizzazione delle produzioni in Paesi senza i medesimi obblighi di riduzione delle emissioni dell'UE);
- strumenti per preservare e accrescere i serbatoi naturali di assorbimento del carbonio (i.e. foreste).

Di seguito si descriverà il quadro normativo attualmente in vigore per raggiungere l'obiettivo di riduzione europeo delle emissioni nette del -55 a livello UE rispetto al 1990.

Per quanto riguarda, invece, gli obiettivi sulle rinnovabili e sull'efficienza energetica, sono vigenti le Direttive (UE) 2023/1791, c.d. EED, sull'Efficienza energetica, che prevede un obiettivo di riduzione dell'11,7% dei consumi di energia

primaria al 2030 rispetto al 2020, e Direttiva (UE) 2023/2413 sulle Fonti Rinnovabili, c.d. RED III, che modifica la Direttiva (UE) 2018/2001, c.d. RED II, che prevede che la quota di energia da fonti rinnovabili nel consumo finale lordo di energia dell'Unione nel 2030 sia almeno pari al 42,5%. La quota di consumi di energia coperta da energie rinnovabili risulta, secondo l'ultimo dato consolidato (anno 2021), pari a 19%, calcolato applicando la metodologia fissata dalla Direttiva (UE) 2018/2001 e dunque non comparabile con i valori precedentemente assunti e non calcolati secondo la metodologia fissata dalla precedente Direttiva 2009/28/CE. Tale valore, se comparato al valore assegnato all'Italia dalla proposta di PNIEC inviata alla Commissione Europea nel luglio 2023 e pari al 40,5%, è ancora da far crescere, per arrivare al target 2030.

Nel 2021 i Consumi Finali Lordi (CFL) complessivi di energia (calcolati secondo i criteri della RED II) in Italia si sono attestati a 120,5 Mtep con una crescita non trascurabile rispetto al 2020, principalmente a causa della ripresa dei consumi nel periodo successivo alle restrizioni indotte dall'emergenza sanitaria da Covid-19. Ciò, di fatto, ha riportato i consumi in linea con la tendenza registrata negli anni precedenti. Infine, con Regolamento (UE) 2018/1999, è stato istituito un sistema di *Governance* dell'Unione dell'Energia, che mira a pianificare e tracciare le politiche e misure messe in atto dagli Stati membri dell'Unione europea al fine del raggiungimento degli obiettivi in materia di riduzione delle emissioni, incremento dell'efficienza energetica, ricerca e innovazione, sicurezza energetica e sviluppo del mercato interno dell'energia.

Il meccanismo di *Governance* (Art. 1) è basato sulle Strategie a lungo termine, sui Piani nazionali integrati per l'energia e il clima (PNIEC) che coprono periodi di dieci anni a partire dal decennio 2021-2030, sulle corrispondenti relazioni intermedie nazionali integrate sull'energia e il clima trasmesse dagli Stati membri e sulle modalità di monitoraggio della Commissione. Tale meccanismo prevede un processo strutturato, trasparente e iterativo tra la Commissione e gli Stati membri volto alla messa a punto e alla successiva attuazione dei Piani nazionali integrati per l'energia e il clima, anche per quanto riguarda la cooperazione regionale, e la corrispondente azione della Commissione.

Nell'ambito di questo inquadramento, a luglio 2023 l'Italia ha inviato alla Commissione Europea la nuova proposta di Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima con orizzonte al 2030 (e proiezioni al 2040); come già menzionato, tale documento è in fase di aggiornamento per predisporre una versione definitiva entro giugno 2024.

L'Italia, inoltre, il 10 febbraio 2021 ha inviato alla Commissione la propria Strategia nazionale di lungo periodo sulla riduzione delle emissioni dei gas a effetto serra (LTS 2050). La Strategia individua possibili percorsi di decarbonizzazione al fine di raggiungere la neutralità climatica al 2050 ed è in corso di aggiornamento sulla base della nuova proposta di PNIEC del 2023.

Emissioni “Effort sharing”: Il Regolamento (UE) 2023/857 e i target 2021-2030

Per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione nei settori “Effort Sharing”, è stato adottato il Regolamento (UE) 2023/857 che rivede il Regolamento (UE) 2018/842

“*Effort Sharing*” e innalza l’obiettivo di riduzione delle emissioni dal -30% al -40% rispetto all’anno 2005. In particolare, il Regolamento:

- ripartisce l’obiettivo europeo di riduzione delle emissioni del 40% tra gli Stati membri sulla base del PIL *pro-capite* del 2017-2019, e definisce, per ciascuno Stato membro, la traiettoria da seguire per il raggiungimento di tale obiettivo attraverso delle allocazioni di emissioni annuali (AEA) che non possono essere superate. Per l’Italia è previsto un obiettivo di riduzione al 2030 pari al -43,7, 3% rispetto al 2005, mentre le AEA sono state stabilite nella Decisione di esecuzione (UE) 2023/1319 della Commissione del 28 giugno 2023¹⁷;
- mantiene gli strumenti di flessibilità già previsti nella legislazione vigente (*banking, borrowing* e trasferimenti);
- prevede due ulteriori flessibilità: la prima, limitata ad alcuni Stati membri tra i quali non è inclusa l’Italia, prevede un trasferimento limitato e pari a 100 milioni di quote dal settore ETS; la seconda, destinata a tutti gli Stati membri, prevede la possibilità di utilizzare i crediti generati dagli assorbimenti del settore LULUCF (*Land Use, Land Use Change and Forestry*) per un ammontare massimo europeo di 262.2 milioni di tonnellate (per l’Italia la quantità massima di crediti utilizzabile è pari a 5.75 MtCO₂eq per il periodo 2021-2025 e 5.75 MtCO₂eq per il successivo periodo 2026-2030);
- prevede un nuovo elemento di equità nello sforzo richiesto agli Stati membri per tenere conto delle azioni precoci da essi già effettuati: la cosiddetta “riserva di sicurezza”. Tale riserva, costituita da un volume di quote pari a 105Mt, è destinata ai soli Paesi con PIL *pro-capite* 2013 inferiore alla media EU che avranno effettuato maggiori riduzioni oltrepassando il proprio *target* al 2020 (“*overachievement*”). I Paesi beneficiari potranno avvalersi di una quota pari fino al 20% del proprio “*overachievement*” ai fini della conformità con gli obiettivi previsti dal Regolamento. L’accesso alla riserva è, comunque, subordinato al raggiungimento dell’obiettivo europeo di riduzione al 2030 pari al 30% rispetto ai livelli del 2005;

Molto più impegnativo e sfidante risulta, quindi, essere lo sforzo di riduzione alla luce dell’aggiornamento dell’obiettivo *Effort Sharing*: per rispettare la traiettoria emissiva del periodo 2021-2030 (traiettoria ancora in fase di definizione), che dovrà portare a una riduzione del 43,7% rispetto ai livelli del 2005, sarà necessario avviare da subito una significativa riduzione delle emissioni pari a oltre il 30% rispetto ai livelli del 2021, da conseguirsi prevalentemente nei settori trasporti e civile. È indubbio che il percorso da compiere per conseguire il nuovo obiettivo europeo richiederà un grande sforzo, anche in termini di investimenti, da parte dell’intero sistema paese, anche alla luce degli importanti e profondi mutamenti del contesto economico e geopolitico intercorsi.

Con riferimento al precedente periodo di applicazione dell’*Effort Sharing* (2013-2020), l’Italia ha ottenuto riduzioni delle emissioni superiori a quelle necessarie per adempiere agli obiettivi. Sebbene l’anno 2020 sia stato severamente influenzato dagli effetti delle chiusure dovute alla pandemia da COVID-19, già negli anni precedenti si osservavano delle riduzioni significative delle emissioni in tutti i principali settori. A tali riduzioni hanno contribuito diversi fattori. Il settore

¹⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32023D1319>

industriale ha registrato un calo emissivo che risente del progressivo efficientamento dei processi produttivi, dell'abbandono dei combustibili più inquinanti e a più alto livello di emissioni di gas serra, ma anche della crisi strutturale innescata a partire dalla crisi finanziaria globale del 2008. Nel settore civile l'iniziale riduzione delle emissioni è riconducibile, in analogia con l'industria, all'abbandono dei combustibili più inquinanti e a più alto livello di emissioni di gas serra, ma anche al progressivo, seppur lento, efficientamento del parco immobiliare e delle apparecchiature utilizzate. Un ruolo chiave per le emissioni del settore è svolto dall'andamento delle temperature e dalla conseguente necessità di riscaldamento. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, invece, le politiche sugli standard emissivi e di consumo dei nuovi veicoli sono state in buona parte compensate dalle dinamiche economiche e dalla crescente domanda di trasporto privato, anche come modifica dei comportamenti a seguito della pandemia. In sintesi, per quanto riguarda i settori meno influenzati dalla situazione economica, come trasporti e civile, non risultano riduzioni significative delle emissioni a partire dal 2013. Pertanto, sebbene le riduzioni richieste dal rispetto delle allocazioni annuali per il periodo 2013-2020 siano state non solo raggiunte ma ampiamente superate (si calcola un "overachievement" totale per il periodo in termini di riduzione delle emissioni di 190 MtCO₂eq), la mancata riduzione delle emissioni dei settori trasporti e civile ha portato a un progressivo avvicinamento dei livelli emissivi italiani alle AEA, fino al superamento delle stesse registrato per l'anno 2021. Tale superamento risulta essere di 10,9 MtCO₂eq.

Guardando al nuovo obiettivo e al peso dei singoli settori, il contributo più significativo è rappresentato dai settori dei trasporti e del civile (in particolare residenziale e terziario).

Nell'aggiornamento del PNIEC, è risultata evidente la necessità di adottare politiche e misure aggiuntive finalizzate a conseguire una maggior efficienza energetica nel settore civile (residenziale e terziario), nonché a ridurre la domanda di mobilità e a favorire la diffusione di veicoli a basse emissioni, potenziandone anche la relativa infrastruttura.

Nel civile, per conseguire la riduzione delle emissioni al 2030 rispetto al 2005 e promuovere un incremento nel risparmio sui consumi finali di energia, sono state previste misure di accelerazione nel ritmo di efficientamento degli edifici esistenti, rafforzata da una maggiore diffusione di interventi di riqualificazione profonda e dall'applicazione di tecnologie particolarmente performanti (come, ad esempio, pompe di calore e sistemi BACS).

Per il settore dei trasporti, la riduzione delle emissioni può essere efficacemente ottenuta, oltre che con la graduale e naturale sostituzione del parco veicolare, innanzitutto grazie sviluppo della mobilità condivisa/pubblica e alla progressiva diffusione di mezzi caratterizzati da consumi energetici ridotti e da emissioni di CO₂ molto basse o pari a zero.

Inoltre, in prospettiva, un ruolo di impulso alla decarbonizzazione dei settori civile e trasporti verrà verosimilmente dalla revisione della direttiva ETS, che prevede, *inter alia*, la creazione di un sistema ETS *ad hoc* che disciplinerà anche questi settori: il meccanismo di *cap and trade* si affiancherà, a partire dal 2027, alle politiche e misure nazionali.

LULUCF (*Land Use, Land Use Change and Forestry*): Il Regolamento (UE) 2023/839

Il quadro normativo iniziale per il settore dell'uso del suolo, del cambiamento di uso del suolo e della silvicoltura è stato stabilito con Regolamento (UE) 2018/841, adottato nel 2018, e riguarda le emissioni e gli assorbimenti di CO₂ e le emissioni di gas a effetto serra di CH₄ e N₂O risultanti dal settore LULUCF, che include la gestione del suolo, delle foreste e della biomassa nel periodo dal 2021 al 2030. Contribuisce al vigente obiettivo di riduzione delle emissioni dell'Unione di almeno il -55% entro il 2030 rispetto al 1990. La nuova proposta fissa un obiettivo generale dell'UE per l'assorbimento di carbonio, pari a 310 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂ entro il 2030. Questo obiettivo è distribuito tra gli Stati membri come obiettivi nazionali annuali per il periodo dal 2026 al 2030. In particolare:

- per il periodo 2021-2025, resta in vigore l'obbligo per ciascuno Stato Membro di compensare le emissioni con gli assorbimenti (“**regola del non debito**”);
- nel quinquennio successivo - 2026/2030 - gli assorbimenti dovranno superare le emissioni ed a ciascuno Stato Membro è attribuito un proprio obiettivo nazionale vincolante, da conseguire entro fine decennio;
- per l'Italia, il regolamento stabilisce un aumento di poco meno del 10% degli assorbimenti netti dei gas a effetto serra, rispetto ai dati medi 2016-2018 (-35758 kt di CO₂ equivalenti);
- è ancora prevista la possibilità per ciascuno Stato membro di acquistare o vendere unità di assorbimento e di utilizzare le eccedenze delle assegnazioni annuali di emissioni, in linea con il Regolamento sulla condivisione degli sforzi (ESR) a livello comunitario;
- il testo mantiene inoltre una flessibilità generale per quei Paesi che incontrino difficoltà nel conseguimento degli obiettivi a causa di “disturbi naturali”;
- sono previste sanzioni nei casi di mancato adempimento: all'obiettivo per il 2030 sarà infatti aggiunto il 108% dei gas serra eccedenti il bilancio previsto per il periodo 2026-2029.

1.4 IL “GREEN DEAL” E REVISIONE DELLA LEGISLAZIONE EUROPEA NEL NUOVO PACCHETTO FIT FOR 55

L'11 dicembre 2019 la Commissione europea ha presentato la Comunicazione sul cosiddetto “*Green deal*” europeo, una “strategia di crescita mirata a trasformare l'UE in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse”. Di fatto, con il “*Green Deal*”, viene definita una tabella di marcia iniziale delle principali politiche e misure necessarie per realizzare il cambiamento.

Il Consiglio Europeo del 10-11 dicembre 2020 ha adottato l'obiettivo di riduzione UE delle emissioni nette pari ad almeno il 55% entro il 2030 e aggiornato, di conseguenza, l'NDC europeo.

Al fine di dare forza di legge agli obiettivi del 2030 e del 2050, inoltre, il 29 luglio 2021 è entrata in vigore la Legge europea sul clima (Regolamento CEE/UE 30 giugno 2021, n. 1119) che “*stabilisce l’obiettivo vincolante della neutralità climatica nell’Unione entro il 2050*” e “*istituisce un quadro per progredire nel perseguimento dell’obiettivo globale di adattamento*”.

Come sottolineato in precedenza, nel corso del 2023 sono proseguiti i lavori volti ad aggiornare la legislazione in materia di clima, energia e trasporti e a mettere in atto nuove iniziative legislative per allineare la legislazione dell’UE agli obiettivi climatici, fissati dal *Fit for 55%*.

In particolare, nel settore dell’energia si segnala l’approvazione delle nuove Direttive sul meccanismo ETS (direttive 2023/958/UE e 2023/959/UE), sull’energia rinnovabile (direttiva 2023/2413/UE) e sull’Efficienza Energetica (direttiva 2023/1791/UE) nonché la definizione della nuova direttiva sulla prestazione energetica in edilizia c.d. “*Case green*”, approvata dal Parlamento europeo il 12 marzo 2024 e ora nelle fasi finali di ratifica.

II. SITUAZIONE EMISSIVA RISPETTO AGLI OBIETTIVI 2020

II.1. OBIETTIVI “EFFORT SHARING” PER IL PERIODO 2013-2020

Dal momento che i settori della generazione termoelettrica e dell'industria manifatturiera sono compresi nell'ambito di applicazione della direttiva EU ETS e che, pertanto, gli obiettivi relativi a tali settori sono direttamente applicati in capo agli Stati membri, restano gli obiettivi settoriali relativi agli altri settori economici.

Gli obiettivi effettivi in termini di massimali emissivi attribuiti a ciascuno Stato membro sono determinati sulla base delle decisioni 2013/162/EU¹⁸ e 2013/634/EU¹⁹ e mostrati in Tabella II.1. Tali decisioni sono state, da ultimo, riviste per quanto riguarda i *target* dal 2017 al 2020 con Decisione (UE) 2017/1471 del 10 agosto 2017. Quest'ultimo adeguamento è stato necessario al fine di tenere conto degli effetti del ricorso ai fattori di emissione del 4° rapporto IPCC e del cambiamento delle metodologie UNFCCC usate dagli Stati membri. Gli obiettivi annuali vincolanti per l'Italia, derivanti dalle citate Decisioni, sono indicati nella seguente Tabella II.1, che riporta anche il consuntivo delle emissioni nazionali di gas ad effetto serra per gli anni 2013-2020 comunicato alla Commissione Europea il 15 marzo 2022 ai sensi del Regolamento 2018/1999 sulla *Governance* dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima. Con tale comunicazione del 2022 si è chiuso il periodo 2013-2020 e la relativa verifica del rispetto dei target emissivi.

TABELLA II.1 – EMISSIONI DI GAS AD EFFETTO SERRA (GHG)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	(MtCO ₂ eq)							
Emissioni totali (escluso LULUCF)	450.4	429.3	441.7	439.2	433.5	429.6	418.3	381.2
Emissioni “Effort Sharing”	283.6	274.4	283.4	282.1	275.9	280.8	275.0	254.0
Obiettivi “Effort Sharing” (1)	308.2	306.2	304.2	302.3	298.3	295.8	293.4	291.0
Distanza dagli obiettivi “Effort Sharing”	-24.6	-31.8	-20.8	-20.2	-22.4	-15.0	-18.4	-37.0

(1) I dati mostrati in tabella sono calcolati con i fattori di emissione del 4° rapporto IPCC secondo la metodologia aggiornata che i Paesi che hanno sottoscritto il Protocollo di Kyoto sono tenuti ad utilizzare a partire dal 2013. I valori sono stati determinati con Decisioni della Commissione n. 162/2013/CE 634/2013/CE e 1471/2017/CE.

¹⁸ La Decisione stabilisce le assegnazioni annuali di emissioni degli Stati membri per il periodo dal 2013 al 2020 utilizzando i dati degli inventari dei gas a effetto serra degli Stati membri determinati in conformità delle linee guida del 1996 per gli inventari nazionali dei gas a effetto serra del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC), disponibili al momento della sua adozione.

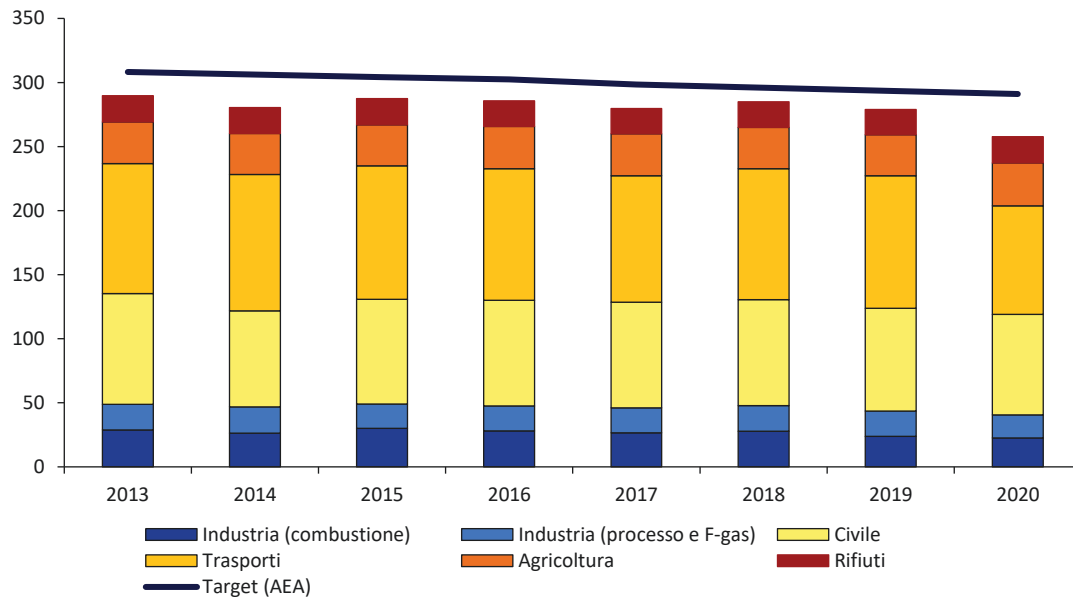
¹⁹ La Decisione stabilisce gli adeguamenti al ribasso delle assegnazioni annuali di emissioni degli Stati membri per il periodo dal 2013 al 2020 a seguito dell'ampliamento del campo di applicazione dell'ETS, che ha determinato lo 'spostamento' di parte delle emissioni storiche da non-ETS a ETS.

Come evidenziato nella tabella, la piena attuazione degli impegni assunti dall'Italia ha consentito di ottenere riduzioni di emissioni superiori a quelle necessarie per adempiere agli obiettivi della Decisione "Effort Sharing".

Sebbene l'anno 2020 sia stato severamente influenzato dagli effetti delle chiusure dovute alla pandemia da COVID-19, già negli anni precedenti si osservavano delle riduzioni significative delle emissioni in tutti i principali settori.

A tali riduzioni hanno contribuito diversi fattori.

FIGURA II.1 - EMISSIONI EFFORT SHARING PER SETTORE (MTCO₂EQ) E TARGET ANNUALI (dati storici)



Fonte: ISPRA.

Il settore industriale ha registrato un calo emissivo che risente del progressivo efficientamento dei processi produttivi, dell'abbandono dei combustibili più inquinanti e a più alto livello di emissioni di gas serra, ma anche della crisi strutturale innescata a partire dalla crisi finanziaria globale del 2008.

Nel settore civile la progressiva riduzione delle emissioni è riconducibile, in analogia con l'industria, all'abbandono dei combustibili più inquinanti e a più alto livello di emissioni di gas serra, ma anche al progressivo, seppur lento, efficientamento del parco immobiliare.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti, invece, le politiche sugli standard emissivi e di consumo dei nuovi veicoli sono state in buona parte compensate dalle dinamiche economiche e dalla crescente domanda di trasporto privato, anche come modifica dei comportamenti a seguito della pandemia.

In sintesi, per quanto riguarda i settori meno influenzati dalla situazione economica, come trasporti e civile, non risultano riduzioni significative delle emissioni a partire dal 2013 (per il dettaglio dei livelli emissivi settoriali si faccia riferimento alla tabella in Allegato 1).

Pertanto, sebbene le riduzioni richieste dal rispetto delle allocazioni annuali per il periodo 2013-2020 siano state non solo raggiunte ma ampiamente superate (si calcola un "overachievement" totale per il periodo in termini di riduzione delle emissioni di 190 MtCO₂eq), la mancata riduzione delle emissioni dei settori trasporti

e civile ha portato a un progressivo avvicinamento dei livelli emissivi italiani alle AEA, fino al superamento delle stesse registrato per l'anno 2021. Tale superamento risulta essere di 10,9 MtCO₂eq.

Tale informazione è disponibile ora in modo accurato, poiché, ai sensi del Regolamento (UE) 2018/1999, entro il 15 marzo gli Stati membri devono comunicare alla Commissione europea l'Inventario nazionale delle emissioni di gas serra del 2021 e la quota di emissioni soggette al Regolamento "*Effort Sharing*". Già dallo scorso anno, i primi dati disponibili mostravano una ripresa significativa delle emissioni, in buona parte riconducibile sia alla ripresa economica e delle attività produttive che alla crescita della mobilità privata.

PAGINA BIANCA

III. SITUAZIONE EMISSIVA RISPETTO AGLI OBIETTIVI PER IL PERIODO 2021-2030

Il Consiglio Europeo del 10-11 dicembre 2020 ha adottato l'obiettivo di riduzione UE delle emissioni nette pari ad almeno il 55% entro il 2030 rispetto al 1990. Il 29 luglio 2021 è entrata in vigore la Legge europea sul clima (Regolamento (UE) 2021/1119) che rende coerente l'obiettivo UE al 2030 e che "stabilisce l'obiettivo vincolante della neutralità climatica nell'Unione entro il 2050" e "istituisce un quadro per progredire nel perseguimento dell'obiettivo globale di adattamento".

L'obiettivo europeo di riduzione interna delle emissioni nette di gas a effetto serra al 2030 di almeno il 55% rispetto al 1990, che include anche gli assorbimenti e le emissioni di gas a effetto serra del settore LULUCF (uso del suolo, cambiamento di uso del suolo e silvicoltura), è ripartito tra emissioni soggette al sistema c.d. *Emissions Trading* - ETS (prodotte da industrie energetiche, settori industriali energivori e aviazione) e non soggette al suddetto schema, più brevemente indicate come non-ETS (trasporti, residenziale, terziario, industria non ricadente nel settore ETS, agricoltura e rifiuti). Gli assorbimenti di CO₂ e le emissioni di gas a effetto serra di CH₄ e N₂O risultanti dal settore LULUCF sono normate dal Regolamento (UE) 2018/841.

Le recenti revisioni della pertinente legislazione incluse nel pacchetto *Fit for 55* prevedono per le emissioni soggette ad ETS una maggiore riduzione a livello collettivo europeo che passa dal -43% al -62% e per le emissioni non soggette ad ETS dal -30% al -40% rispetto all'anno 2005. Le emissioni non soggette ad ETS (e quelle risultanti dall'attività "trasporto marittimo" e dalle attività incluse in ETS solo ai fini degli articoli 14 e 15 di tale direttiva) ricadono nell'ambito di applicazione del Regolamento (UE) 2018/842, noto come Regolamento *Effort Sharing*.

Nel pacchetto *Fit for 55* sono previste anche delle disposizioni che ridisegnano l'ambito di applicazione del sistema ETS che andrà da subito ad integrare le emissioni provenienti dalla navigazione e, dal 2027, quelle provenienti dal riscaldamento degli edifici e dal traffico stradale che, sebbene regolate con lo strumento ETS, rimarranno comunque incluse nell'*Effort Sharing*.

Inoltre, con riferimento al settore LULUCF, la revisione del Regolamento (UE) 2018/841 prevede che sia raggiunto l'obiettivo di neutralità emissiva al 2025, con riferimento al periodo di contabilizzazione 2021-2025, e un ulteriore obiettivo di assorbimento collettivo delle emissioni al 2030, pari a 310 MtCO₂eq, con obiettivo italiano pari ad un assorbimento netto di -35,8 MtCO₂ eq. al 2030.

Le emissioni di gas a effetto serra (GHG) da usi energetici rappresentano l'82% del totale nazionale pari, nel 2022, a circa 41 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente [Mt CO₂eq] (inventario nazionale delle emissioni di gas a effetto serra, escluso il saldo emissioni/assorbimenti del settore LULUCF). La restante quota di

emissioni deriva da fonti non energetiche, essenzialmente connesse a processi industriali, gas fluorurati, agricoltura e rifiuti.

La tabella, riportata nell'Allegato 1, fornisce un quadro sintetico del peso di ciascun settore in termini di emissioni di GHG (Mt CO₂eq) nel periodo 1990-2022.

Mentre per le emissioni soggette ad ETS l'obiettivo è a livello europeo, essendo il sistema applicato a tutti gli Stati membri in maniera armonizzata e centralizzata, per le altre emissioni (trasporti, residenziale, terziario, industria non ricadente nel settore ETS, agricoltura e rifiuti) l'obiettivo di riduzione di gas a effetto serra viene suddiviso tra i vari Stati membri.

Il Regolamento (UE) 2023/857 (c.d. Regolamento *Effort Sharing*- ESR), relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030, recentemente adottato, ha fissato un obiettivo per l'Italia ancor più ambizioso, prevedendo una riduzione entro il 2030 del 43,7% rispetto ai livelli del 2005. Tale obiettivo dovrà essere raggiunto secondo una traiettoria di riduzione che determinerà ogni anno un *cap* alle emissioni (AEA, allocazione di emissione annuale).

Per il raggiungimento dei target ESR, gli Stati membri potranno avvalersi, entro certi limiti, di meccanismi di flessibilità che consentono di gestire la traiettoria di riduzione (operazioni di *banking* e *borrowing intra-periodo*) ed effettuare trasferimenti di quote di emissione con altri Stati membri. A questi strumenti si aggiunge una ulteriore flessibilità legata alla contabilizzazione degli assorbimenti e delle emissioni di gas serra del settore LULUCF. Tale operazione è consentita solo a condizione che vengano rispettati gli impegni ai sensi del Regolamento (UE) 2023/839 (Regolamento LULUCF). In ogni caso, la flessibilità LULUCF fissa a 5.75 MtCO₂eq la quantità cumulata di assorbimenti per il periodo 2021-2025 e 5.75 MtCO₂eq per il successivo periodo 2026-2030. Infine, il Regolamento *Effort sharing* stabilisce la c.d. Riserva di sicurezza. Tale riserva, costituita da un volume di quote pari a 105 Mt, è destinata ai Paesi con PIL *pro-capite* 2013 inferiore alla media EU che, al 2020, avranno effettuato maggiori riduzioni oltrepassando il proprio target ("*overachievement*"). Tuttavia, l'accesso alla riserva è consentito "solo" alla fine del periodo di *compliance* 2026-2030 in quanto comunque subordinato al "raggiungimento" dell'obiettivo EU di riduzione al 2030.

La tabella riportata di seguito fornisce una indicazione quantitativa sulla collocazione nazionale rispetto agli obiettivi concordati in sede europea al 2030 (vecchio e nuovo obiettivo).

TABELLA III.1 - OBIETTIVI EMISSIONI ETS, ESR E LULUCF

	Scenario di riferimento al 2030	Vecchio Obiettivo 2030 (PNIEC 2019)	Nuovi Obiettivi 2030
Emissioni ETS	-55,0%		-62,0%*
Emissioni ESR	-28,6%	- 33%	-43,7%
Assorbimenti LULUCF	34,9 MtCO ₂ eq		35,8 MtCO ₂ eq

* Obiettivo europeo

Molto impegnativo e sfidante risulta pertanto essere lo sforzo di riduzione alla luce dell'aggiornamento dell'obiettivo *Effort Sharing*: per rispettare la traiettoria emissiva del periodo 2021-2030 (traiettoria ancora in fase di definizione), che dovrà portare a una riduzione del 43,7% rispetto ai livelli del 2005, sarà necessario avviare da subito una significativa riduzione delle emissioni pari a oltre il 30% rispetto ai livelli del 2021, da conseguirsi prevalentemente nei settori trasporti e civile. È indubbio che il percorso da compiere per conseguire il nuovo obiettivo europeo richiederà un grande sforzo, anche in termini di investimenti, da parte dell'intero sistema paese, anche alla luce degli importanti e profondi mutamenti del contesto economico e geopolitico intercorsi.

Con riferimento al precedente periodo di applicazione dell'*Effort Sharing* (2013-2020) l'Italia ha ottenuto riduzioni delle emissioni superiori a quelle necessarie per adempiere agli obiettivi. Sebbene l'anno 2020 sia stato severamente influenzato dagli effetti delle chiusure dovute alla pandemia da COVID-19, già negli anni precedenti si osservavano delle riduzioni significative delle emissioni in tutti i principali settori. A tali riduzioni hanno contribuito diversi fattori. Il settore industriale ha registrato un calo emissivo che risente del progressivo efficientamento dei processi produttivi, dell'abbandono dei combustibili più inquinanti e a più alto livello di emissioni di gas serra, ma anche della crisi strutturale innescata a partire dalla crisi finanziaria globale del 2008. Nel settore civile l'iniziale riduzione delle emissioni è riconducibile, in analogia con l'industria, all'abbandono dei combustibili più inquinanti e a più alto livello di emissioni di gas serra, ma anche al progressivo, seppur lento, efficientamento del parco immobiliare e delle apparecchiature utilizzate. Un ruolo chiave per le emissioni del settore è svolto dall'andamento delle temperature e dalla conseguente necessità di riscaldamento. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, invece, le politiche sugli standard emissivi e di consumo dei nuovi veicoli sono state in buona parte compensate dalle dinamiche economiche e dalla crescente domanda di trasporto privato, anche come modifica dei comportamenti a seguito della pandemia. In sintesi, per quanto riguarda i settori meno influenzati dalla situazione economica, come trasporti e civile, non risultano riduzioni significative delle emissioni a partire dal 2013. Pertanto, sebbene le riduzioni richieste dal rispetto delle allocazioni annuali per il periodo 2013-2020 siano state non solo raggiunte ma ampiamente superate (si calcola un "*overachievement*" totale per il periodo in termini di riduzione delle emissioni di 190 MtCO₂eq), la mancata riduzione delle emissioni dei settori trasporti e civile ha portato a un progressivo avvicinamento dei livelli emissivi italiani alle AEA, fino al superamento delle stesse registrato per l'anno a partire dal 2021.

Guardando al nuovo obiettivo e al peso dei singoli settori, il contributo più significativo è rappresentato dai settori dei trasporti e del civile (in particolare residenziale e terziario).

III.1 POLITICHE E MISURE CON ORIZZONTE POST 2020 PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI AL 2030

Al fine di realizzare gli obiettivi declinati nel PNIEC, l'Italia, come nei periodi storici precedenti, sta proseguendo nell'adottare politiche e misure con orizzonte post-2020.

Nel seguito, si riporta un elenco aggiornato delle principali politiche e misure introdotte dopo il 2020 e il cui impatto diretto o indiretto (nel caso di politiche volte principalmente al miglioramento della qualità dell'aria) è atteso negli anni successivi e considerato nella valutazione degli scenari di riduzione dei paragrafi seguenti:

- Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, n. 434 del 21 dicembre 2023, di approvazione del Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PNACC), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 42 del 20 febbraio 2024;
- Decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 (il cosiddetto "D.lgs. RED II"), di attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 sulla "promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili". Questo nuovo decreto contiene molte misure che abilitano e/o incentivano interventi di promozione delle energie rinnovabili, sia come generazione distribuita rivolta all'autoproduzione o alle comunità energetiche, sia come impianti *utility scale* necessari per aumentare più velocemente il ritmo di crescita delle energie rinnovabili, in tutti i settori di impiego dell'energia. Sono inoltre presenti disposizioni di sostegno dei biocarburanti e dei gas rinnovabili, tra cui il biometano (oggetto di una specifica misura anche nel PNRR) su cui si punta anche in un'ottica di valorizzazione dell'economia circolare e di sostenibilità delle attività di produzione agricola;
- il D.L. 19 maggio 2020, n. 34 (il cosiddetto "decreto Rilancio") all'art. 119 ha istituito il Superbonus. Il Superbonus incentiva interventi di riqualificazione profonda energetica e sismica degli edifici residenziali. Il supporto è fornito sotto forma di detrazione fiscale, dilazionata in 5 anni, in favore di chi effettua l'intervento. I costi ammessi sono quelli di progettazione e realizzazione dell'intervento, nella quota del 70% per le spese sostenute nell'anno 2024 e del 65% per quelle sostenute nell'anno 2025. Per garantire che gli interventi di riqualificazione energetica siano classificabili come "riqualificazione profonda" (ovvero livello medio secondo la Raccomandazione (UE) 2019/786) è stata introdotta la condizione minima di un doppio passaggio di classe energetica (corrispondente ad un risparmio di energia primaria del 40% rispetto all'*ex-ante*). A tal fine sono stati introdotti interventi "trainanti" (a maggior risparmio) e "trainati", quest'ultimi ammessi solo se realizzati congiuntamente ad almeno un intervento trainante. Per gli interventi non compresi dal D.L. Rilancio continua ad applicarsi l'Ecobonus, ovvero il sistema di incentivazione preesistente;
- Decreto legislativo 10 giugno 2020, n. 48 di attuazione della direttiva (UE) 2018/844 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, che modifica la direttiva 2010/31/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia e la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica;

- Decreto legislativo 14 luglio 2020, n. 73 di attuazione della direttiva (UE) 2018/2002 che modifica la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica;
- Decreti di approvazione dei progetti di riqualificazione energetica degli immobili della Pubblica Amministrazione Centrale (PREPAC): sono stati stanziati 750 milioni di euro per il periodo 2021-2030;
- Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica n. 261 del 9 agosto 2023 finalizzato all'attuazione del Fondo nazionale reddito energetico. Il predetto Fondo, approvato con deliberazione CIPE n. 7 del 17 marzo 2020 nell'ambito del Piano Operativo Imprese e Competitività del Ministero delle Imprese e del Made in Italy e poi trasferito al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica con delibera CIPESS n. 47 del 27 dicembre 2022, è finalizzato alla realizzazione di impianti fotovoltaici in assetto di autoconsumo, a servizio di edifici residenziali nella disponibilità di nuclei familiari in condizione di disagio economico. Il contributo è riconosciuto a copertura dei costi totali di installazione secondo la formula del "chiavi in mano", nonché di ulteriori servizi, compresa la manutenzione, per i successivi 10 anni. Alla misura sono destinati 200 milioni di euro;
- Decreto-legge n. 34 del 30 aprile 2019 e Decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019 che hanno istituito un apposito fondo da circa 900 milioni di euro fino al 2033 (poi 40 milioni di euro all'anno) per l'adozione di interventi per il miglioramento della qualità dell'aria nelle Regioni del Bacino Padano. Le misure finanziabili, definite anche attraverso accordo in Conferenza unificata, riguardano tutti i settori maggiormente responsabili delle emissioni inquinanti (trasporti, energia e riscaldamento domestico, agricoltura);
- Legge n. 234 del 2021 che, all'articolo 1, comma 498, istituisce un Fondo per l'attuazione delle misure del Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico, con una dotazione di 50 milioni di euro per il 2023, 100 milioni di euro per il 2024, 150 milioni di euro per il 2025 e 200 milioni di euro annui per ciascun anno dal 2026 al 2035. Le misure finanziabili sono relative ai settori che maggiormente influiscono sulle emissioni dei principali inquinanti in atmosfera;
- il Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile che ha stanziato 3,7 miliardi di euro (200 milioni di euro per il 2019 e di 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2033) + 185 milioni dal fondo investimenti 2019 (L.145/2018 art. 1 c. 95). Le risorse sono destinate alle regioni (2,2 miliardi), alle città metropolitane e comuni superiori ai 100 mila abitanti (1,287 miliardi), e ai comuni con alto inquinamento di PM10 e biossido di azoto (398 milioni nel periodo 2019-2023);
- Decreto legge n. 141 del 12 dicembre 2019 (c.d. DL Clima) che prevede specifiche misure per incentivare la mobilità sostenibile nelle città italiane come ad esempio il "Programma sperimentale trasporto scolastico sostenibile" (art. 3), con una dotazione finanziaria di 20 milioni di euro (10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021), prevede il finanziamento degli investimenti necessari alla realizzazione di progetti sperimentali per la realizzazione o l'implementazione del servizio di trasporto scolastico con mezzi di trasporto ibridi o elettrici;

- Decreto MASE n. 137 del 4 ottobre 2022 relativo all'Avviso C.S.E. 2022 "Comuni per la sostenibilità e l'efficienza energetica" finalizzato alla realizzazione di interventi di efficienza energetica negli edifici delle Amministrazioni comunali attraverso l'acquisto e l'approvvigionamento di beni e servizi tramite il Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MePA), per un valore di 320 milioni di euro;
- Decreto MASE del 15 settembre 2022 che approva il Piano triennale di ricerca di sistema elettrico per un importo di 210 milioni di euro;
- Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica n. 386 del 17 novembre 2023 di attuazione generale della seconda fase programmatica dell'iniziativa *Mission Innovation*. Detta iniziativa è finalizzata all'attivazione di progetti di ricerca e sviluppo in linea con gli obiettivi e gli impegni connessi all'Accordo di Parigi. In particolare, il decreto individua i programmi, progetti e le attività ammissibili nell'ambito di *Mission innovation*, in linea con quanto definito dell'ambito dell'aggiornamento del PNIEC; ripartisce le risorse tra i predetti programmi, progetti e le attività; definisce le generali modalità di attuazione della misura. All'iniziativa sono destinati oltre 500 milioni di euro, per il periodo 2023-2026 di cui 135 milioni di euro per un Accordo di programma con ENEA in materia di nucleare; 182 milioni di euro per i seguenti ambiti tecnologici: fonti rinnovabili, stoccaggio dell'energia, tecnologie di rete, dati e digitalizzazione delle stesse; 118 milioni di euro per iniziative nell'ambito dell'idrogeno rinnovabile; 36 milioni di euro per progetti trasversali tra i predetti ambiti; la restante quota per la gestione e attuazione della misura.

A quanto sopra, nel prossimo biennio si aggiungeranno i decreti legislativi di recepimento della direttiva "RED III" (direttiva 2023/2413/UE), della nuova direttiva sull'efficienza energetica (direttiva 2023/1791/UE), della direttiva EPBD (cd. "Case green", in corso di approvazione, e delle due direttive ETS (direttive 2023/958/UE e 2023/959/UE).

Più in generale, per quanto riguarda l'aggiornamento delle misure incentivanti esistenti nonché la formulazione di nuove politiche di efficienza energetica, si prevedono che venga data priorità allo sviluppo di tecnologie per l'elettrificazione dei consumi, per l'efficienza energetica dei processi e dei prodotti industriali, per la riqualificazione energetica degli edifici.

Per accelerare "ulteriormente" la riduzione delle emissioni nel settore civile, al fine del raggiungimento dell'obiettivo, in particolare, si dovranno potenziare le politiche e le misure per promuovere l'efficienza energetica nel settore residenziale identificando nuovi strumenti per il coinvolgimento dei privati e del settore pubblico nella riqualificazione del parco edilizio esistente nazionale. Nell'ambito del settore dei trasporti, invece, occorrerà incentivare con maggiore forza misure tese a trasferire gli spostamenti dell'utenza dal trasporto privato a quello pubblico attraverso lo shift modale, ridurre la domanda di mobilità privata con politiche di favore per *smart working* e valutare la riduzione delle giornate lavorative a parità di ore lavorate. Occorrerà altresì un utilizzo pieno della digitalizzazione e della conseguente riduzione di spostamenti fisici, oltre alla promozione della mobilità dolce e degli strumenti per la pianificazione della mobilità.

Anche un maggiore coinvolgimento dei settori non energetici sarà necessario per il raggiungimento degli obiettivi.

In tale ottica un lavoro di ulteriore approfondimento tecnico sui settori *Effort Sharing*, anche in collaborazione con le altre amministrazioni centrali competenti, verrà realizzato nella fase di predisposizione della versione finale del Piano, prevista per giugno 2024, anche alla luce del percorso di consultazione in corso attraverso il processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS). In quest'ottica, questo documento, in vista della versione definitiva da presentare a giugno 2024, deve essere visto come una base condivisa per l'identificazione di misure aggiuntive in particolare nel settore dei trasporti, del civile e dell'agricoltura.

Più specificamente, è in atto, anche tramite appositi tavoli di lavoro interistituzionali, la ricognizione dell'efficacia delle misure vigenti e la predisposizione di proposte di aggiornamento e di nuove misure da inserire nella versione definitiva del PNIEC, specialmente nel settore civile e dei trasporti.

In particolare, per quanto riguarda il sistema delle detrazioni fiscali per la riqualificazione energetica degli edifici, al fine di rispondere agli sfidanti obiettivi per il settore residenziale al 2030 e al 2050 previsti dalle nuove direttive EED e EPBD (c.d. *Case green*) e dal PNIEC, si prevede l'attuazione di una riforma generale delle detrazioni, che affronti con un approccio integrato ed efficiente le opere di riqualificazione degli edifici residenziali esistenti e superi l'attuale frammentazione delle varie detrazioni ad oggi attive.

Un approccio integrato, infatti, consentirebbe di ottimizzare le tempistiche ed i costi di riqualificazione di un edificio, favorendo gli interventi di riqualificazione profonda in un'ottica di sostenibilità che interessi vari ambiti: quello energetico, sotto il profilo dell'efficienza, della produzione di energia da fonti rinnovabili e dell'elettrificazione dei consumi; quello della digitalizzazione degli edifici e del dialogo con le altre infrastrutture quali quella dei trasporti; quello della sicurezza con riferimento agli aspetti sismici e all'antincendio; quello di tutela ambientale con riferimento alla riduzione dei consumi idrici e all'uso del verde.

In attuazione di quanto previsto dal d.lgs. n. 199/2021, è in corso di adozione un apposito decreto ministeriale che impone alle società che effettuano vendita di energia termica sotto forma di calore per il riscaldamento e il raffrescamento a soggetti terzi per quantità superiori a 500 TEP annui di assicurare che una quota dell'energia venduta provenga da fonti rinnovabili. Il decreto definisce l'obbligo di incremento dell'energia rinnovabile termica nella vendita di energia secondo traiettorie annuali coerenti con gli obiettivi PNIEC.

Per quanto riguarda il dettaglio delle misure incentivanti, è in corso l'aggiornamento del decreto MiSE 16 febbraio 2016 (c.d. "Conto Termico 2.0"), nel quale sarà previsto l'ampliamento al settore non residenziale privato; sinergie con interventi di produzione di energia rinnovabile e comunità energetiche per favorire l'elettrificazione dei consumi; l'ampliamento degli interventi ammissibili.

È previsto anche l'aggiornamento del decreto MiSE del 11 gennaio 2017 e s.m.i. (c.d. meccanismo dei "Certificati Bianchi"), il quale sarà improntato su un sistema di aste al ribasso.

Si fa presente infine che nel corso del 2023 è stato adottato il D.L. 181/2023 recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza energetica del Paese, la promozione del ricorso alle fonti rinnovabili di energia, il sostegno alle imprese a forte consumo di energia e in materia di ricostruzione nei territori colpiti dagli eccezionali eventi

alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023” che all’art. 7 detta alcune disposizioni in materia di stoccaggio geologico di CO₂, integrando e/o modificando il decreto legislativo 14 settembre 2011 n. 162, recante “Attuazione della direttiva 2009/31/CE in materia di stoccaggio geologico del biossido di carbonio, nonché modifica delle direttive 85/337/CEE, 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE e del Regolamento (CE) n. 1013/2006”, al fine di disciplinare l’attività sperimentale CCS (*Carbon Capture and Storage*) a mare e il successivo passaggio a regime della stessa.

La Direttiva 2009/31/CE stabilisce un quadro giuridico per lo stoccaggio geologico del biossido di carbonio (CO₂) al fine di contribuire a mitigare i cambiamenti climatici. La direttiva CCS mira a garantire l’assenza di rischi significativi di fuoriuscite di CO₂ o di danni per la salute umana o per l’ambiente, nonché a prevenire effetti negativi sulla sicurezza della rete di trasporto o dei siti di stoccaggi, prevedendo regole severe per garantire che i siti di stoccaggio del biossido di carbonio siano rigorosamente e regolarmente monitorati.

La cattura e lo stoccaggio geologico del carbonio svolgono un ruolo fondamentale nel processo di decarbonizzazione, consentendo una riduzione a lungo termine, a basso rischio e permanente delle emissioni di anidride carbonica provenienti da attività esistenti in settori difficili da abbattere, come la produzione chimica, del cemento e dell’acciaio.

Alla luce del possibile potenziale di stoccaggio della CO₂, in giacimenti di idrocarburi *off-shore* esauriti presenti nel Paese, e il riscontrato interesse per dette attività da parte di società italiane che hanno iniziato a presentare domande di autorizzazione per avviare le attività di cattura e stoccaggio di CO₂, si è reso necessario intervenire urgentemente sulla normativa nazionale per renderla pienamente attuabile e consentire la realizzazione delle relative iniziative di investimento, nell’ottica di realizzare gli obiettivi, anche internazionali ed europei, di decarbonizzazione e di riduzione delle emissioni climalteranti. Le modifiche normative di cui all’art. 7 intervengono quindi a modificare il D.Lgs. 162/2011, al fine di sanare alcune lacune riscontrate nel testo dello stesso, che rimanda a decreti ministeriali successivi, mai adottati, per definire alcuni aspetti rilevanti e propedeutici per il rilascio di licenze e/o autorizzazioni allo stoccaggio di CO₂, quali per es. la definizione delle aree idonee e non idonee per i progetti di stoccaggio di CO₂ sul territorio nazionale, i criteri per la valutazione tecnica di istanze in concorrenza su una medesima area, la definizione delle garanzie finanziarie, gli oneri amministrativi e istruttori e le condizioni di accesso alle reti e ai siti di stoccaggio. Con lo stesso articolo si interviene inoltre ad introdurre delle norme di raccordo tra il testo originale del D.Lgs. 162/2011 e le modifiche apportate allo stesso con il D.L. 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla L. 11 settembre 2020, n. 120, che ha introdotto i programmi sperimentali di stoccaggio di CO₂ senza tuttavia specificarne le relative regole procedurali anche per un eventuale passaggio da progetto sperimentale a progetto “industriale definitivo” con una portata maggiore di CO₂ da iniettare e delle tempistiche di attività più lunghe.

L’intervento normativo si pone l’obiettivo dunque di disciplinare, in modo organico e completo, le attività di stoccaggio di CO₂ in modo da rendere possibile la presentazione e la procedibilità delle istanze presentate e consentire agli operatori interessati al settore di avere un quadro completo e stabile per la definizione dei propri progetti e la programmazione dei relativi investimenti.

Si evidenzia a tal proposito che è stata rilasciata, con decreto del 26.01.2023, l'autorizzazione ad Eni per lo svolgimento del programma sperimentale di stoccaggio geologico di anidride carbonica (CO₂) denominato "CCS Ravenna Fase 1", per un volume di 25.000 t/a e durata di iniezione pari ad un massimo di due anni - nel complesso di stoccaggio individuato dal livello esaurito PL2-C del campo Porto Corsini Mare Ovest (PCMW) - denominato "PCMW CCS" - nell'ambito dell'area in concessione di coltivazione di idrocarburi denominata "A.C26.EA".

Si segnala inoltre il D.M. 30 settembre 2022 "Prescrizioni per la posa in opera degli impianti di produzione di calore da risorsa geotermica, destinata al riscaldamento e alla climatizzazione di edifici e misure di semplificazione per l'installazione dei predetti impianti", legato positivamente alla riduzione delle emissioni di gas serra per i settori regolati dalla decisione "Effort Sharing".

Tale decreto, previsto dall'art. 15 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, stabilisce le prescrizioni per la posa in opera degli impianti di produzione di calore da risorsa geotermica, ossia sonde geotermiche, destinati al riscaldamento e alla climatizzazione di edifici e alla produzione di energia elettrica, nonché individuati i casi in cui si applica la procedura abilitativa semplificata di cui all'art. 6 del decreto legislativo n. 28 del 2011 e, ancora, i casi in cui l'installazione può essere considerata attività in edilizia libera a condizione che i predetti impianti abbiano una potenza inferiore a 2 MW e scambino solo energia termica con il terreno.

Naturalmente deve essere ricordata la parte delle risorse del PNRR destinate, alla transizione ecologica, pari all'incirca al 40% delle risorse finanziarie totali (*tagging* climatico)²⁰. A livello di investimento, il più ampio stanziamento di risorse è stato previsto proprio per la Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica" ed alla Missione 7 "REPowerEU", alle quali complessivamente è stato destinato oltre il 55,58% e dell'ammontare complessivo del Piano, ovvero circa 66,71²¹ miliardi di euro per intensificare l'impegno dell'Italia in linea con gli obiettivi ambiziosi del "Green Deal" sui seguenti temi:

- incentivi per l'efficientamento energetico degli edifici;
- incentivi per il teleriscaldamento efficiente;
- incremento della quota di energia prodotta da rinnovabili e innovazione della filiera industriale, inclusa quella dell'idrogeno;
- incentivi per lo sviluppo di una filiera nazionale per la produzione di elettrolizzatori e componenti ad essi connessi;
- rafforzamento delle infrastrutture di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica (*Smart grids* e resilienza reti);
- promozione delle comunità energetiche e dell'autoconsumo;
- sviluppo del biometano e dell'agri-voltaico;
- mobilità sostenibile con il rafforzamento della mobilità ciclistica, lo sviluppo del trasporto rapido di massa, il rinnovo del parco ferroviario e bus e l'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica;
- agricoltura sostenibile ed economia circolare.

²⁰ Piano per la Ripresa e la Resilienza italiano.

²¹ Piano per la Ripresa e la Resilienza italiano - sito Italia Domani.

Infine, con riferimento al Capitolo REPowerEU si interviene per rafforzare le reti di distribuzione e di trasmissione, comprese quelle del gas, accelerare la produzione di energia rinnovabile, ridurre la domanda di energia, aumentare l'efficienza energetica e creare le competenze per la transizione verde nei settori pubblico e privato e promuovere le catene del valore dell'idrogeno e delle energie rinnovabili attraverso misure che agevolino l'accesso al credito e ai crediti d'imposta.

III.2 PROIEZIONI EMISSIVE E OBIETTIVI PER IL PERIODO 2021-2030

Rispetto al D.E.F.2023, quest'anno le proiezioni delle emissioni includono anche lo scenario a politiche aggiuntive, così come descritto nella bozza di aggiornamento del Piano Nazionale per l'energia ed il clima (PNIEC), trasmessa alla Commissione Europea nel giugno 2023. Tale scenario è stato calcolato prendendo in considerazione le nuove politiche individuate durante i lavori di aggiornamento del PNIEC e riportate nel testo dello stesso, che tengono in considerazione buona parte delle modifiche della normativa europea definite nell'ambito del cosiddetto pacchetto "*Fit for 55*".

Attualmente sono in corso di finalizzazione i lavori per la stesura definitiva dell'aggiornamento del PNIEC ed il successivo invio alla Commissione europea. Al termine di tale attività, che secondo il Regolamento (UE) 2018/1999 dovrebbe concludersi entro il prossimo mese di giugno, saranno disponibili nuovi scenari emissivi che tengano conto sia delle nuove tendenze macroeconomiche e demografiche, sia delle ulteriori politiche e misure di riduzione delle emissioni.

Gli scenari al momento disponibili sono stati realizzati utilizzando le proiezioni dei principali parametri macroeconomici, in coerenza coi dati resi disponibili dalla Commissione europea nel 2022 nell'ambito del meccanismo di monitoraggio delle emissioni di gas serra in attuazione del Regolamento (UE) 2018/1999 che ai sensi dell'articolo 18 prevedeva l'invio di dati di scenario emissivo per il 15 marzo 2023. Lo scenario di riferimento qui riportato è pertanto lo stesso presentato della relazione dello scorso anno. Tale scenario mostra come dovrebbero evolvere le emissioni italiane, considerando le politiche e misure vigenti a dicembre 2021 (c.d. WEM, "*With Existing Measures*").

Lo scenario con politiche aggiuntive mostra invece l'andamento atteso delle emissioni con l'adozione delle politiche individuate nella bozza di aggiornamento del PNIEC del giugno 2023.

Si evidenzia che da tale scenario continua ad emergere una certa distanza dagli obiettivi di riduzione che indica la particolare difficoltà ad incidere efficientemente su alcuni settori, in particolare Trasporti e Civile, come già emerso dall'andamento delle emissioni negli ultimi anni.

Infatti, come sopra ricordato, per quanto riguarda tali settori, non risultano riduzioni significative delle emissioni a partire dal 2013 e, sebbene le nuove politiche ipotizzate nella bozza di aggiornamento del PNIEC vadano a incidere anche su di essi, l'efficacia delle stesse non appare ancora sufficiente al raggiungimento degli obiettivi.

Va inoltre sottolineato che a causa del continuo aggiornamento del quadro di riferimento comunitario, permane un certo livello di incertezza nell'effettivo ambito di applicazione di alcune delle politiche indicate nella bozza di

aggiornamento del PNIEC. In alcuni casi non è infatti possibile stabilire in modo univoco quanto le politiche individuate vadano a ridurre le emissioni ricadenti nell'ambito dell'ESR o dell'ETS. I dati di seguito riportati per lo scenario di riferimento sono calcolati nell'ipotesi che tali politiche massimizzino il loro effetto sulle emissioni ESR. Al riguardo, si veda anche l'allegato II.

In linea con le metodologie di rendicontazione delle emissioni definite in ambito europeo ed internazionale per la costruzione degli scenari emissivi, dal momento che il PNRR è stato adottato nel corso del 2021 ed è in fase di attuazione, si è ritenuto di includere gli effetti delle misure ivi comprese²² nello scenario di riferimento.

La seguente Tabella III.3.1 riporta i dati relativi allo “scenario di riferimento” e ai dati consuntivi 2021 e 2022.

TABELLA III.3.1 – EMISSIONI DI GAS AD EFFETTO SERRA (GHG) SCENARIO DI RIFERIMENTO						
(MtCO₂eq)	2005	2021	2022	2025	2030	2050
Emissioni totali (escluso LULUCF)	596	413	410	389	359	313
Emissioni ETS*	248	131	136	124	110	n.a.
Emissioni “Effort Sharing”	343.1**	280.0	271.5	263.0	245.6	n.a.
Emissioni-Assorbimenti LULUCF	-33.7	-24.8	-21.2	-33.9	-34.9	-36.1
Obiettivi “Effort Sharing” (AEA)	n.a.	273.5	268.8	240.7	193.6	n.a.
Distanza dagli obiettivi “Effort Sharing”	n.a.	6.4	2.8	22.2	52.0	n.a.

* Per ragioni metodologiche, il dato ETS ed “Effort Sharing” non comprende le emissioni del settore aviazione nazionale che, invece, è compreso nel totale.

** Il dato ESR 2005 è quello riportato nella Decisione della Commissione (UE) 2023/1319 del 28 giugno 2023

Fonte: ISPRA.

La seguente Tabella III.3.2 riporta invece i dati relativi allo “scenario con politiche aggiuntive” così come definito nella bozza di aggiornamento del PNIEC del giugno 2023. Entrambi gli scenari sono in fase di aggiornamento

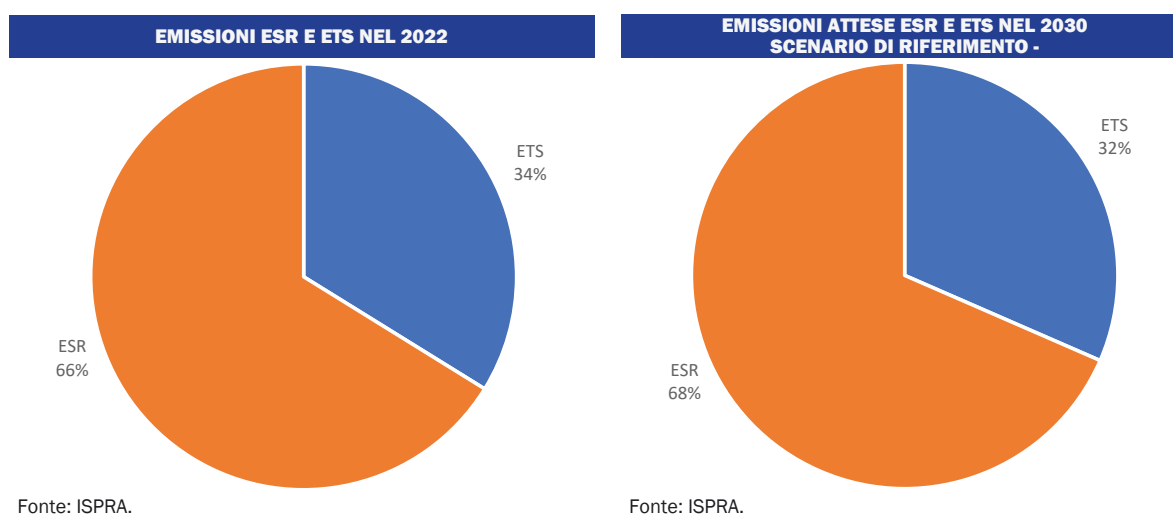
TABELLA III.3.2 – EMISSIONI DI GAS AD EFFETTO SERRA (GHG) SCENARIO CON POLITICHE AGGIUNTIVE						
(MtCO₂eq)	2005	2021	2022	2025	2030	2050
Emissioni totali (escluso LULUCF)	596	413	410	374	312	241
Emissioni ETS*	248	131	136	121	94	n.a.
Emissioni “Effort Sharing”	343.1**	280.0	271.5	251.0	215.6	n.a.
Emissioni-Assorbimenti LULUCF	-33.7	-24.8	-21.2	-33.9	-34.9	-36.1
Obiettivi “Effort Sharing” (AEA)	n.a.	273.5	268.8	240.7	193.6	n.a.
Distanza dagli obiettivi “Effort Sharing”	n.a.	6.4	2.8	10.3	22.0	n.a.

* Per ragioni metodologiche, il dato ETS ed “Effort Sharing” non comprende le emissioni del settore aviazione nazionale che, invece, è compreso nel totale.

** Il dato ESR 2005 è quello riportato nella Decisione della Commissione (UE) 2023/1319 del 28 giugno 2023.

Fonte: ISPRA.

²² Allegato riveduto alla Decisione di Esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del Piano per la Ripresa e la Resilienza italiano; Recovery and Resilience Facility Operational Arrangements between European Commission and Italy; Piano per la Ripresa e la Resilienza italiano -sito Italia Domani



Raggiungimento degli obiettivi 2030

Gli obiettivi di riduzione dei gas ad effetto serra in capo all'Italia sono quelli relativi alla riduzione delle emissioni dei settori inclusi nel Regolamento (UE) 2023/857 (*Effort Sharing Regulation*), ESR) e gli obiettivi per il settore LULUCF, derivanti dal Regolamento EU 2023/839 (LULUCF). In particolare, l'aggiornamento degli obiettivi ESR avvenuto nel corso del 2023 ha aumentato in modo molto significativo il livello di ambizione.

Per i settori, inclusi nel Regolamento "*Effort sharing*", lo scenario di riferimento (scenario costruito sulle misure vigenti), rimane molto distante dalle allocazioni annuali delle emissioni per il periodo 2021-2030, e anche quello con politiche aggiuntive incluse nella bozza di aggiornamento di PNIEC di giugno 2023 non riesce a mantenersi al di sotto dei massimali emissivi stabiliti. Appare, quindi, necessario adottare ulteriori politiche e misure aggiuntive, in particolare nei settori civile e dei trasporti, per raggiungere gli obiettivi europei che si applicano all'Italia. Infatti, già dal 2021, le emissioni italiane sono superiori alle AEA definite ai sensi del Regolamento.

Inoltre, se nel 2022 le emissioni ESR rappresentano circa due terzi del totale emissivo nazionale, sia nello scenario di riferimento che in quello con politiche aggiuntive, questa quota tende a mantenersi costante, segno della necessità di individuare politiche e risorse maggiormente destinate a questo insieme di emissioni.

Le misure attualmente vigenti appaiono, quindi, efficaci soprattutto in termini di incremento di rinnovabili nel mix di generazione elettrica, che determina, certamente, una riduzione delle emissioni ETS; tuttavia, la modifica solo della generazione se non accompagnata dalla necessaria evoluzione dei consumi determinerebbe vantaggi contenuti in termini di riduzioni che devono avvenire nei settori ricadenti in ambito "*Effort sharing*".

Al fine di conseguire gli obiettivi fissati dalle norme europee sarà necessario incrementare gli sforzi rispetto alle misure vigenti al 2021 sia nel settore trasporti, anche riducendo la domanda di mobilità privata e favorendo lo switch tecnologico

e modale di persone e merci, sia nel settore civile dove il ruolo delle nuove tecnologie risulta determinante.

Per il settore LULUCF, lo scenario di riferimento stima che sia raggiunto l'obiettivo di neutralità climatica al 2025, così come previsto dal Regolamento UE 2018/841; gli assorbimenti del settore al 2030, secondo lo scenario di riferimento pari a -34.9 MtCO₂eq, si avvicinano al nuovo di obiettivo per il settore LULUCF pari a -35.8 MtCO₂eq.

ALLEGATO 1 – DATI EMISSIVI STORICI

ALLEGATO 1 – EMISSIONI SETTORIALI DI GAS AD EFFETTO SERRA IN MTCO₂EQ													
	1990	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Da usi energetici, di cui	426.2	488.3	429.9	367.9	347.1	360.0	356.4	351.0	346.5	336.4	300.1	334.0	335.1
Industrie energetiche	137.6	159.9	137.5	109.1	100.5	106.1	104.7	104.8	95.8	91.7	81.6	86.4	94.9
Industria manifatturiera e costruzioni	92.2	92.3	70.0	56.8	52.6	55.6	54.3	53.1	54.2	50.0	45.8	55.3	51.3
Trasporti	102.2	128.4	115.9	104.4	109.4	106.7	105.6	101.5	105.1	106.3	86.6	102.5	109.4
Civile	78.9	95.9	96.1	87.4	75.6	82.5	83.3	83.3	83.5	81.0	79.2	83.7	73.9
Altri usi energetici e fuggitive	15.3	11.9	10.4	10.2	9.0	9.2	8.4	8.2	7.8	7.4	6.8	6.1	5.7
Da altre fonti, di cui	96.2	107.3	92.5	85.8	84.4	82.6	82.7	81.4	81.8	80.1	79.0	79.1	75.2
Processi industriali e gas fluorurati	39.3	48.2	37.5	32.6	31.7	29.8	29.2	28.8	29.4	28.1	25.0	26.0	24.3
Agricoltura (coltivazioni e allevamenti)	38.0	35.0	32.6	32.8	32.4	32.5	33.6	32.7	32.5	32.3	33.5	32.9	30.8
Rifiuti	19.0	24.1	22.4	20.4	20.2	20.3	20.0	19.9	19.9	19.7	20.5	20.2	20.1
LULUCF	-3.6	-33.7	-39.7	-39.7	-40.2	-41.9	-40.9	-20.4	-41.9	-37.7	-27.5	-24.8	-21.2
Totale escluso LULUCF	522.4	595.6	522.4	453.7	431.5	442.6	439.1	432.4	428.3	416.5	379.1	413.1	410.3

Fonte: ISPRA

ALLEGATO 2 – PROIEZIONI EMISSIVE AGGIORNATE

Nelle seguenti tabelle è riportata una sintesi delle emissioni di gas ad effetto serra dell'Italia, sia per quanto riguarda gli anni 2005, 2021 e 2022 (emissioni storiche), sia per quanto riguarda i livelli di emissione attesi al 2025 e al 2030, sia secondo lo scenario emissivo di riferimento a politiche correnti (ovvero considerando l'effetto delle politiche adottate a tutto il 2021, incluse quelle definite dal PNRR), sia secondo lo scenario a politiche aggiuntive incluso nella bozza di aggiornamento del PNIEC inviata alla Commissione Europea nel giugno 2023.

Nelle tabelle è riportato il confronto con gli obiettivi di riduzione al 2030 rispetto al 2005 attualmente vigenti, nonché con quelli contenuti nel Regolamento LULUCF.

ALLEGATO 2 – EMISSIONI SETTORIALI DI GAS AD EFFETTO SERRA: DATI STORICI E SCENARIO DI RIFERIMENTO (MTCO₂EQ)					
	2005	2021	2022	2025	2030
DA USI ENERGETICI, di cui:	488.3	334.0	335.1	303.3	278.4
Industrie energetiche	159.9	86.4	94.9	73.0	61.8
Industria manifatturiera e costruzioni	92.3	55.3	51.3	49.2	47.0
Trasporti	128.4	102.5	109.4	101.7	93.1
Civile	95.9	83.7	73.9	71.3	69.1
Altri usi energetici e fuggitive	11.9	6.1	5.7	8.1	7.4
DA ALTRE FONTI, di cui:	107.3	79.1	75.2	86.0	80.3
Processi industriali e gas fluorurati	48.2	26.0	24.3	36.7	32.9
Agricoltura (coltivazioni e allevamenti)	35.0	32.9	30.8	32.2	31.6
Rifiuti	24.1	20.2	20.1	17.1	15.9
TOTALE (escluso LULUCF), di cui:	595.6	413.1	410.3	389.3	358.7
Soggetto ad ESR*	343.1	280.0	271.5	263.0	245.6
Assorbimenti settore LULUCF	-33.7	-24.8	-21.2	-33.9	-34.9
<i>Obiettivo regolamento LULUCF</i>					-35.8
<i>Riduzione attesa settori ESR</i>					-28.4%
<i>Obiettivo di riduzione ESR</i>					-43.7%

* Il dato ESR 2005 è quello riportato nella Decisione della Commissione (UE) 2023/1319 del 28 giugno 2023.

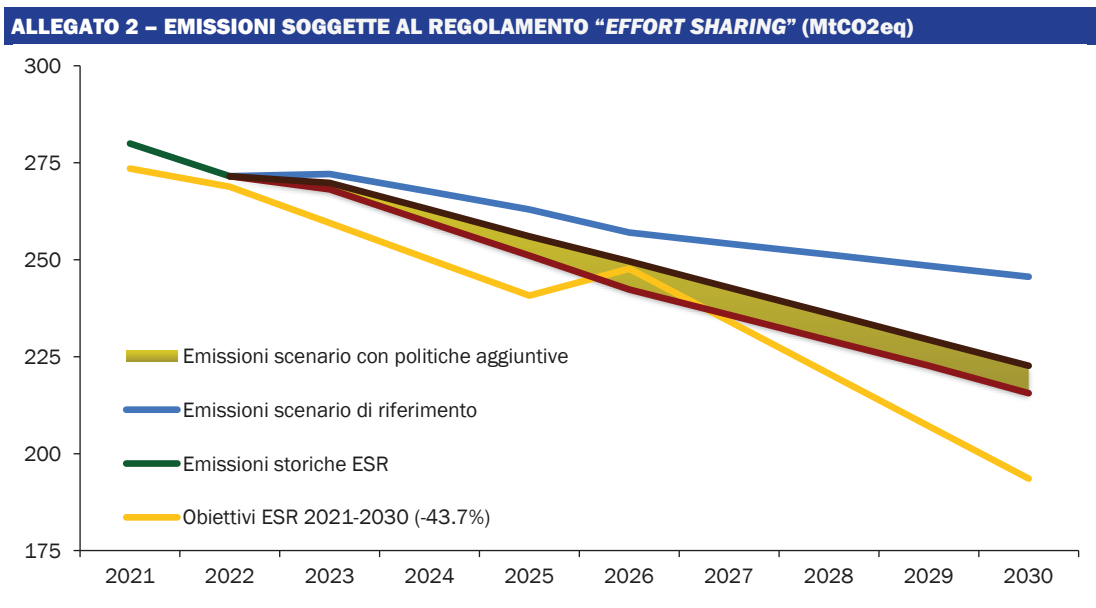
Fonte: ISPRA.

ALLEGATO 2 – EMISSIONI SETTORIALI DI GAS AD EFFETTO SERRA: DATI STORICI E SCENARIO CON POLITICHE AGGIUNTIVE (MTCO₂EQ)					
	2005	2021	2022	2025	2030
DA USI ENERGETICI, di cui:	488.3	334.0	335.1	288.3	231.7
Industrie energetiche	159.9	86.4	94.9	70.2	50.9
Industria manifatturiera e costruzioni	92.3	55.3	51.3	49.7	41.2
Trasporti	128.4	102.5	109.4	96.7	76.9
Civile	95.9	83.7	73.9	63.9	56.2
Altri usi energetici e fuggitive	11.9	6.1	5.7	7.8	6.6
DA ALTRE FONTI, di cui:	107.3	79.1	75.2	86.0	80.3
Processi industriali e gas fluorurati	48.2	26.0	24.3	36.7	32.9
Agricoltura (coltivazioni e allevamenti)	35.0	32.9	30.8	32.2	31.6
Rifiuti	24.1	20.2	20.1	17.1	15.9
TOTALE (escluso LULUCF), di cui:	595.6	413.1	410.3	374.3	312.0
Soggetto ad ESR*	343.1	280.0	271.5	251.0	215.6
Assorbimenti settore LULUCF	-33.7	-24.8	-21.2	-33.9	-34.9
<i>Obiettivo regolamento LULUCF</i>					-35.8%
<i>Riduzione attesa settori ESR</i>					-37.2%
<i>Obiettivo di riduzione ESR</i>					-43.7%

* Il dato ESR 2005 è quello riportato nella Decisione della Commissione (UE) 2023/1319 del 28 giugno 2023.
Fonte: ISPRA.

Nel grafico seguente è riportato un confronto specifico tra le sole emissioni soggette ad “*Effort Sharing*” per il periodo 2013-2030 e le allocazioni annuali di emissioni stabilite dal Regolamento come modificato nel corso del 2023. Le emissioni attese dallo scenario con politiche aggiuntive non sono rappresentabili da un’unica linea ma da un’area compresa tra due linee a causa dell’incertezza dovuta all’effettivo ambito di ricaduta di talune misure ancora in fase di definizione.

I dati riportati nelle tabelle fanno riferimento al limite inferiore di tale area, indicato dalla linea rossa.



Allegato IV

Le spese dello Stato nelle regioni
e nelle province autonome

PAGINA BIANCA

INDICE

I. LE SPESE DELLO STATO NELLE REGIONI E NELLE PROVINCE AUTONOME	283
--	------------

INDICE DELLE TABELLE

Tabella I.1-1 Analisi dei pagamenti del Bilancio dello Stato per aggregati economici al netto di interessi passivi e redditi da capitale - anni 2021 e 2022 - (dati in migliaia di euro)	285
Tabella I.1-2 Analisi dei pagamenti del Bilancio dello Stato per aggregati economici di parte corrente al netto di interessi passivi e redditi da capitale - anno 2022 (*) - (dati in migliaia di euro) (segue)	286
Tabella I.1-3 Analisi dei pagamenti del Bilancio dello Stato per aggregati economici in c/capitale - anno 2022 (*) - (dati in migliaia di euro)	288

PAGINA BIANCA

I. LE SPESE DELLO STATO NELLE REGIONI E NELLE PROVINCE AUTONOME

La legge di contabilità e finanza pubblica n.196 del 31 dicembre 2009, prevede all'articolo 10 che, in un allegato al Documento di Economia e Finanza, siano esposte, con riferimento agli ultimi dati di consuntivo disponibili, distinte tra spese correnti e spese in conto capitale, le risorse destinate alle singole regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, con separata evidenza delle categorie economiche relative ai trasferimenti correnti e in conto capitale agli enti locali.

Le tabelle qui presentate contengono la disaggregazione regionale dei pagamenti del bilancio dello Stato al netto degli interessi passivi e dei rimborsi di prestiti. Sono pertanto esposti i flussi complessivi che dallo Stato affluiscono a vario titolo ai territori delle diverse Regioni e Province Autonome, non limitando l'analisi alle risorse che lo Stato attribuisce direttamente agli Enti territoriali ed alle amministrazioni locali operanti nelle diverse aree, sotto forma di trasferimenti.

Per le spese connesse alla produzione di servizi (soprattutto redditi da lavoro e acquisto di beni e servizi) e per gli investimenti, l'allocazione territoriale è basata sul luogo dove viene svolta l'attività produttiva mentre per le spese di trasferimento rileva la regione del soggetto beneficiario.

L'informazione per la regionalizzazione proviene dal Sistema Informativo della Ragioneria Generale dello Stato relativo agli ordinativi di pagamento, la cui analisi consente in buona misura di attribuire le erogazioni ai singoli territori. In alcuni casi ci si avvale di informazioni aggiuntive, fornite direttamente dalle amministrazioni e dagli organismi responsabili della spesa.

Le informazioni disponibili non consentono tuttavia l'allocazione territoriale della totalità della spesa e questo spiega la presenza di una quota di spesa non regionalizzata, in buona misura composta da spese che, per la loro natura, non sono attribuibili ad alcuna regione (pagamenti destinati all'estero e poste meramente di natura contabile come gli ammortamenti). All'interno della spesa non regionalizzata è opportuno distinguere un'ulteriore componente, denominata nelle tabelle "Erogazioni ad Enti e Fondi": detta componente è relativa alle risorse che non affluiscono ai beneficiari finali direttamente dallo Stato ma con l'intermediazione di altre istituzioni centrali (Presidenza del Consiglio dei Ministri, ANAS, CNR, ecc.) o di fondi alimentati dal bilancio stesso (Fondo per la crescita sostenibile, Fondo per le agevolazioni alla ricerca, ecc.). In questo caso l'attribuzione ai territori dovrebbe più propriamente avvenire sulle erogazioni effettuate da tali organismi "a valle" del trasferimento dal bilancio: è un esercizio che viene effettuato annualmente dalla Ragioneria Generale dello Stato nella pubblicazione "La Spesa Statale Regionalizzata" a cui si rimanda per indicazioni di maggiore dettaglio.

La tabella I.1-1 riporta la distribuzione territoriale per gli anni 2021 e 2022 per il complesso delle spese correnti e di quelle in conto capitale, mentre le tabelle successive forniscono per il solo 2022 l'ulteriore disaggregazione dei

pagamenti per categoria economica, rispettivamente per la parte corrente (tabella I.1-2) e per quella in conto capitale. (Tabella I.1-3).

TABELLA I.1-1 ANALISI DEI PAGAMENTI DEL BILANCIO DELLO STATO PER AGGREGATI ECONOMICI AL NETTO DI INTERESSI PASSIVI E REDDITI DA CAPITALE - ANNI 2021 E 2022 - (DATI IN MIGLIAIA DI EURO)

REGIONI	SPESA CORRENTE						SPESA IN CONTO CAPITALE						SPESA FINALE					
	Anno 2021		Anno 2022(*)		Anno 2021		Anno 2022(*)		Anno 2021		Anno 2022(*)		Anno 2021		Anno 2022(*)			
	Val. ass.	Val %	Val. ass.	Val %	Val. ass.	Val %	Val. ass.	Val %	Val. ass.	Val %	Val. ass.	Val %	Val. ass.	Val %	Val. ass.	Val %		
Abruzzo	5.134.354	2,0	5.167.678	2,0	1.152.104	5,6	953.930	4,9	6.286.458	2,3	6.121.608	2,2	6.286.458	2,3	6.121.608	2,2		
Basilicata	2.355.568	0,9	2.303.012	0,9	209.897	1,0	182.311	0,9	2.565.465	0,9	2.485.323	0,9	2.565.465	0,9	2.485.323	0,9		
Calabria	8.297.439	3,2	7.996.553	3,1	584.997	2,8	694.194	3,6	8.882.436	3,2	8.690.747	3,2	8.882.436	3,2	8.690.747	3,2		
Campania	22.982.977	8,9	21.862.079	8,6	1.326.169	6,4	1.414.984	7,3	24.309.146	8,7	23.277.063	8,5	24.309.146	8,7	23.277.063	8,5		
Emilia Romagna	15.897.078	6,2	15.308.372	6,0	1.383.623	6,7	1.179.544	6,1	17.280.700	6,2	16.487.916	6,0	17.280.700	6,2	16.487.916	6,0		
Friuli Venezia Giulia	7.435.354	2,9	8.021.656	3,1	534.038	2,6	597.250	3,1	7.969.392	2,9	8.618.906	3,1	7.969.392	2,9	8.618.906	3,1		
Lazio	38.690.110	15,0	40.871.641	16,0	2.951.590	14,3	2.907.362	15,0	41.641.700	15,0	43.779.003	15,9	41.641.700	15,0	43.779.003	15,9		
Liguria	6.218.433	2,4	6.164.582	2,4	1.525.680	7,4	1.069.631	5,5	7.744.113	2,8	7.234.213	2,6	7.744.113	2,8	7.234.213	2,6		
Lombardia	32.036.555	12,5	31.431.531	12,3	2.657.406	12,9	2.532.214	13,0	34.693.961	12,5	33.963.746	12,3	34.693.961	12,5	33.963.746	12,3		
Marche	5.573.476	2,2	5.534.010	2,2	407.031	2,0	345.830	1,8	5.980.507	2,2	5.879.840	2,1	5.980.507	2,2	5.879.840	2,1		
Molise	1.363.028	0,5	1.383.756	0,5	162.402	0,8	160.203	0,8	1.525.430	0,5	1.543.960	0,6	1.525.430	0,5	1.543.960	0,6		
Piemonte	15.499.297	6,0	15.478.481	6,1	2.008.175	9,7	1.572.002	8,1	17.507.471	6,3	17.050.483	6,2	17.507.471	6,3	17.050.483	6,2		
Puglia	15.962.928	6,2	16.119.188	6,3	899.554	4,4	903.102	4,6	16.862.482	6,1	17.022.290	6,2	16.862.482	6,1	17.022.290	6,2		
Sardegna	10.161.776	3,9	10.732.501	4,2	346.853	1,7	487.611	2,5	10.508.629	3,8	11.220.112	4,1	10.508.629	3,8	11.220.112	4,1		
Sicilia	24.058.040	9,4	23.100.193	9,0	1.343.294	6,5	1.315.481	6,8	25.401.335	9,1	24.415.674	8,9	25.401.335	9,1	24.415.674	8,9		
Toscana	14.319.733	5,6	13.739.982	5,4	1.159.447	5,6	986.811	5,1	15.479.181	5,6	14.726.792	5,4	15.479.181	5,6	14.726.792	5,4		
Umbria	3.401.781	1,3	3.411.684	1,3	267.207	1,3	198.753	1,0	3.668.988	1,3	3.610.438	1,3	3.668.988	1,3	3.610.438	1,3		
Valle D'Aosta	1.224.379	0,5	1.118.193	0,4	58.187	0,3	51.815	0,3	1.282.566	0,5	1.170.008	0,4	1.282.566	0,5	1.170.008	0,4		
Veneto	16.296.781	6,3	15.763.878	6,2	1.414.541	6,8	1.485.258	7,6	17.711.322	6,4	17.249.135	6,3	17.711.322	6,4	17.249.135	6,3		
Trento	4.681.207	1,8	4.544.118	1,8	135.949	0,7	301.535	1,6	4.817.155	1,7	4.845.653	1,8	4.817.155	1,7	4.845.653	1,8		
Bolzano	5.689.544	2,2	5.521.740	2,2	134.977	0,7	96.382	0,5	5.824.521	2,1	5.618.122	2,0	5.824.521	2,1	5.618.122	2,0		
SPESA REGIONALIZZATA	257.279.836	100,0	255.574.830	100,0	20.663.123	100,0	19.436.202	100,0	277.942.959	100,0	275.011.032	100,0	277.942.959	100,0	275.011.032	100,0		
SPESA NON REGIONALIZZATA	366.094.029		350.957.735		98.402.321		129.550.665		464.496.350		480.508.399		464.496.350		480.508.399			
di cui: Erogazione ad Enti e Fondi	250.536.654		229.324.250		79.788.807		96.791.476		330.325.460		326.115.726		330.325.460		326.115.726			
TOTALE SPESA	623.373.865		606.532.564		119.065.444		148.986.867		742.439.309		755.519.431		742.439.309		755.519.431			

* stima provvisoria

TABELLA I.1-2 ANALISI DEI PAGAMENTI DEL BILANCIO DELLO STATO PER AGGREGATI ECONOMICI DI PARTE CORRENTE AL NETTO DI INTERESSI PASSIVI E REDDITI DA CAPITALE - ANNO 2022 (*) - (DATI IN MIGLIAIA DI EURO) (SEGUE)

REGIONI	Totale	Redditi da lavoro dipendente	Consumi intermedi	Imposte pagate sulla produzione	Trasferimenti correnti ad Amm. Pubbl.		
					Totale	di cui: Regioni e Province Autonome Comuni e Province	
Abruzzo	5.167.678	1.477.148	186.722	135.016	3.226.164	2.356.640	327.602
Basilicata	2.303.012	637.462	68.907	58.449	1.469.714	1.112.092	188.398
Calabria	7.996.553	2.396.264	304.533	219.995	4.827.593	3.569.546	702.332
Campania	21.862.079	6.314.748	684.485	580.075	13.674.555	10.294.553	1.816.280
Emilia Romagna	15.308.372	3.607.730	397.574	330.966	10.514.117	7.529.230	1.019.709
Friuli Venezia Giulia	8.021.656	1.445.594	179.308	131.586	6.074.864	5.442.360	77.230
Lazio	40.871.641	9.848.575	6.608.254	890.056	21.965.631	9.578.121	1.945.418
Liguria	6.164.582	1.732.889	277.870	158.018	3.776.334	2.828.780	349.826
Lombardia	31.431.531	6.783.915	680.335	625.696	22.209.021	16.328.686	1.772.826
Marche	5.534.010	1.460.904	152.502	133.746	3.622.294	2.582.276	368.637
Molise	1.383.756	379.619	43.112	34.732	882.270	653.178	103.851
Piemonte	15.478.481	3.681.829	392.135	339.062	10.598.267	7.552.460	1.082.455
Puglia	16.119.188	4.830.114	658.593	440.843	9.727.102	7.321.808	913.043
Sardegna	10.732.501	2.006.563	267.205	183.021	8.106.220	7.227.319	304.323
Sicilia	23.100.193	5.784.142	763.142	530.438	15.349.272	12.831.553	1.155.498
Toscana	13.739.982	3.678.837	461.083	336.455	8.755.677	6.538.864	779.318
Umbria	3.411.684	895.163	103.176	81.558	2.216.224	1.635.512	203.312
Valle D'Aosta	1.118.193	60.974	10.217	5.410	1.028.972	993.529	10.751
Veneto	15.763.878	3.791.212	373.407	347.176	10.712.562	8.185.656	958.570
Trento	4.544.118	142.667	33.913	12.532	4.317.332	4.149.377	22.680
Bolzano	5.521.740	238.118	37.635	21.373	5.178.365	5.030.500	26.103
SPESA REGIONALIZZATA	255.574.830	61.194.467	12.684.108	5.596.199	168.232.546	123.742.039	14.128.163
SPESA NON REGIONALIZZATA	350.957.735	44.864.861	1.352.646	166.154	169.775.335	38.407	1.976.456
di cui: Erogazione ad Enti e Fondi	229.324.250	37.697.477	79.720	11	162.888.712		572
TOTALE SPESA	606.532.564	106.059.328	14.036.754	5.762.354	338.007.881	123.780.446	16.104.619

* stima provvisoria

TABELLA I.1-2 ANALISI DEI PAGAMENTI DEL BILANCIO DELLO STATO PER AGGREGATI ECONOMICI DI PARTE CORRENTE AL NETTO DI INTERESSI PASSIVI E REDDITI DA CAPITALE - ANNO 2022 (*) - (DATI IN MIGLIAIA DI EURO)

REGIONI	Totale	Trasf. correnti a famiglie e ist. soc. private	Trasf. correnti alle imprese	Trasf. correnti all'estero	Risorse proprie Unione Europea	Poste correttive e compensative	Amm.ti	Altre uscite correnti
Abruzzo	5.167.678	93.667	44.931	2.039				1.990
Basilicata	2.303.012	44.946	22.355					1.180
Calabria	7.996.553	140.439	100.958	117				6.654
Campania	21.862.079	332.278	266.079	280				9.579
Emilia Romagna	15.308.372	311.699	133.041	508				12.738
Friuli Venezia Giulia	8.021.656	114.473	55.097	18.020				2.714
Lazio	40.871.641	1.125.010	379.661	23.530				30.923
Liguria	6.164.582	128.179	86.161	338				4.793
Lombardia	31.431.531	567.987	535.770	13.978				14.829
Marche	5.534.010	114.761	48.484	369				951
Molise	1.383.756	28.981	14.767	4				272
Piemonte	15.478.481	279.193	176.478	8.766				2.751
Puglia	16.119.188	248.208	193.718	7.922				12.689
Sardegna	10.732.501	103.976	47.948	120				17.449
Sicilia	23.100.193	337.845	316.414	146				18.795
Toscana	13.739.982	288.425	198.530	9.179				11.795
Umbria	3.411.684	79.920	30.716	61				4.866
Valle D'Aosta	1.118.193	8.382	4.192	5				42
Veneto	15.763.878	288.320	245.715	561				4.925
Trento	4.544.118	24.204	13.296	95				80
Bolzano	5.521.740	22.901	23.196	40				112
SPESA REGIONALIZZATA	255.574.830	4.683.796	2.937.507	86.078				160.128
SPESA NON REGIONALIZZATA	350.957.735	6.661.685	20.391.862	1.496.798	20.946.151	80.215.999	475.083	4.611.160
di cui: Erogazione ad Enti e Fondi	229.324.250	6.011.327	18.321.885	735		7.879		4.316.505
TOTALE SPESA	606.532.564	11.345.481	23.329.369	1.582.876	20.946.151	80.215.999	475.083	4.771.288

* stima provvisoria

TABELLA I.1-3 ANALISI DEI PAGAMENTI DEL BILANCIO DELLO STATO PER AGGREGATI ECONOMICI IN C/CAPITALE - ANNO 2022 (*) - (DATI IN MIGLIAIA DI EURO)

REGIONI	Totale	Investimenti fissi lordi e acquisto terreni		Contributi agli investimenti				Contrib. invest. all'estero	Altri trasf. in conto capitale	Acquisizioni attività finanziarie
		Totale	Regioni e Province Autonome	di cui:		Contrib. invest. a famiglie e ist. sociali				
				Comuni e Province	Province Autonome					
Abruzzo	953.930	23.695	60.676	501.230	252.732	527	75.727	481		
Basilicata	182.311	11.489	30.503	91.731	28.866	203	8.578			
Calabria	694.194	47.247	239.668	270.074	92.390	365	6.944	2.617		
Campania	1.414.984	108.152	194.590	468.321	422.776	1.582	21.385	365		
Emilia Romagna	1.179.544	78.067	285.282	296.627	347.608	1.610	7.349			
Friuli Venezia Giulia	597.250	42.183	136.246	43.991	121.037	291	20.592	67		
Lazio	2.907.362	409.120	1.381.574	136.756	685.237	2.020	429.341			
Liguria	1.069.631	155.854	77.794	185.097	327.285	1.806	15.529	186		
Lombardia	2.532.214	108.625	363.060	744.267	919.365	4.230	122.933			
Marche	345.830	24.496	61.317	140.588	82.229	1.247	1.727			
Molise	160.203	13.967	17.460	86.902	22.868	559	11.170	427		
Piemonte	1.572.002	54.266	201.284	433.128	730.107	3.715	26.659	25.000		
Puglia	903.102	110.560	160.422	301.457	189.699	7.467	3.301			
Sardegna	487.611	62.047	167.900	125.487	57.547	194	6.888			
Sicilia	1.315.481	65.412	302.646	322.632	312.436	299	81.281	22.101		
Toscana	986.811	115.138	157.006	262.861	335.862	3.289	25.088			
Umbria	198.753	21.251	29.795	63.717	65.505	1.372	2.490			
Valle D'Aosta	51.815	1.449	30.696	12.613	3.486		126			
Veneto	1.485.258	110.264	247.454	437.623	537.216	2.461	52.231			
Trento	301.535	3.805	3.504	33.633	249.578	1	286			
Boziano	96.382	5.032	25.461	3.398	64.783	580	527			
SPESA REGIONALIZZATA	19.436.202	1.572.119	2.907.459	5.795.582	5.848.611	33.817	20.859	51.244		
SPESA NON REGIONALIZZATA	129.550.665	6.899.089	160.503	202.339	25.578.327	589.755	484.489	21.810.641		
di cui: Erogazione ad Enti e Fondi	96.791.476	90.414	69.282.434	53.859	21.782.031	589.181	215	1.409.841		
TOTALE SPESA	148.986.867	8.471.208	3.067.961	5.997.921	31.426.938	623.572	505.348	21.861.885		

* stima provvisoria

Allegato V

Relazione sull'attuazione della razionalizzazione
del sistema degli acquisti di beni e servizi

PAGINA BIANCA

INDICE

PREMESSA	293
I. RILEVAZIONE DEI FABBISOGNI ANNUALI DI BENI E SERVIZI, DEFINIZIONE DI INDICATORI DI SPESA SOSTENIBILE E INDIVIDUAZIONE DI GARE SU DELEGA PER LE QUALI LE AMMINISTRAZIONI SONO TENUTE A RICORRERE A CONSIP (ART. 2, COMMI 569, 570, 571, 574)	295
II. DEFINIZIONE DI STRUMENTI DI SUPPORTO PER LA COMPARAZIONE DEI PARAMETRI DI QUALITA'/PREZZO (ART. 2, COMMA 572)	299
III. FACOLTA' DI ADESIONE ALLE CONVENZIONI CONSIP S.P.A. ATTRIBUITA ALLE STAZIONI APPALTANTI (ART. 2 COMMA 573 E S.M.I.)	301
IV. RISPARMI CONSEGUITI	303

PAGINA BIANCA

PREMESSA

La presente relazione riguarda l'applicazione delle misure di cui all'art. 2, commi 569-574, della **Legge Finanziaria 2008** (Legge 24 dicembre 2007, n. 244) e la stima dei risparmi conseguiti, ai sensi del comma 576 del medesimo articolo 2.

Alla luce della successiva evoluzione normativa del sistema degli acquisti di beni e servizi realizzato mediante il Programma di razionalizzazione degli acquisti della Pubblica Amministrazione e al fine di fornire ulteriori elementi informativi, si riportano inoltre alcuni dati di sintesi sul complesso degli strumenti di acquisto e di negoziazione realizzati nell'ambito del suddetto Programma.

Per quanto riguarda i commi espressamente richiamati quali oggetto della presente relazione, il comma 569, disciplina l'adozione di un "**sistema di rilevazione dei fabbisogni**" delle amministrazioni statali, ad esclusione degli istituti e scuole di ogni ordine e grado, delle istituzioni educative e delle istituzioni universitarie, mediante l'invio annuale al Ministero dell'economia e delle finanze dei dati relativi alla previsione annuale dei propri fabbisogni di beni e servizi per il cui acquisto si applica il Codice dei contratti pubblici.

Il comma 570 dispone che il Ministero dell'economia e delle finanze, avvalendosi di Consip S.p.A., individui sulla base della rilevazione di cui al comma 569 e dei dati degli acquisti delle amministrazioni di cui al comma stesso, per gli anni 2005-2007 indicatori di spesa sostenibile per il soddisfacimento dei fabbisogni collegati funzionalmente alle attività da svolgere, tenendo conto delle caratteristiche di consumo delle specifiche categorie merceologiche e dei parametri dimensionali della singola amministrazione, nonché dei dati di consuntivo. Il successivo comma 571 prevede che gli indicatori e i parametri di spesa sostenibili siano messi a disposizione delle amministrazioni, anche attraverso la pubblicazione sul portale degli acquisti in rete del Ministero dell'economia e delle finanze e di Consip Spa, quali strumenti di supporto/modelli di comportamento secondo canoni di efficienza, nell'attività di programmazione e nell'attività di controllo di gestione delle amministrazioni.

Il successivo comma 572 prevede che il Ministero dell'economia e delle finanze, attraverso Consip S.p.A., predisponga e metta a disposizione delle amministrazioni **strumenti di supporto per la valutazione della comparabilità dei beni e servizi da acquistare nonché per l'utilizzo dei parametri di prezzo-qualità delle convenzioni Consip (c.d. benchmark)**. In proposito si evidenzia che ai fini della definizione dei parametri di prezzo-qualità di cui all'articolo 26 della L. 488/1999 rileva il comma 507 dell'articolo 1, della L. 208/2015, il quale prevede che il Ministero dell'economia e delle finanze definisce, con proprio decreto, sentita l'Autorità nazionale anticorruzione, tenendo conto degli aspetti maggiormente incidenti sul prezzo delle prestazioni nonché degli aspetti qualificanti ai fini del soddisfacimento della domanda pubblica, **le caratteristiche essenziali delle prestazioni principali che saranno oggetto delle convenzioni stipulate da**

Consip e che, conseguentemente all'attivazione di dette convenzioni, sono pubblicati sul sito istituzionale del Ministero dell'economia e delle finanze e nel portale degli acquisti in rete i valori delle caratteristiche essenziali e i relativi prezzi che costituiscono i parametri di prezzo qualità di cui all'articolo 26, comma 3, della legge 488/1999.

Il successivo comma 573 definisce l'ambito dei soggetti legittimati ad effettuare acquisti attraverso le convenzioni stipulate da Consip S.p.A. ai sensi dell'art. 26 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, attribuendo, in particolare, la facoltà di adesione a tutte le stazioni appaltanti; ciò per effetto della modifica apportata al detto comma dall'art. 1 comma 496 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), che ha sostituito il riferimento alla "amministrazione aggiudicatrice" con quello più ampio di "stazione appaltante".

Infine, il comma 574, come modificato dall'articolo 1, comma 574, dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, dispone che il Ministero dell'economia e delle finanze individui, con apposito decreto e sulla base della rilevazione dei fabbisogni, segnatamente in relazione agli acquisti d'importo superiore alla soglia comunitaria, secondo la rilevanza del valore complessivo stimato, il grado di standardizzazione dei beni e dei servizi e il livello di aggregazione della relativa domanda, le tipologie di beni e servizi non oggetto di convenzioni stipulate da Consip S.p.A. per le quali le amministrazioni statali sono tenute a ricorrere alla stessa Consip in qualità di stazione appaltante ai fini dell'espletamento dell'appalto, anche con l'utilizzo dei sistemi telematici. La medesima disposizione, nella versione vigente prima dell'intervento della legge di bilancio per il 2020, prevedeva l'individuazione non solo di gare su delega ma anche di accordi-quadro obbligatori. Sulla base della suddetta norma è stato emanato il dm 12 febbraio 2009.

I. RILEVAZIONE DEI FABBISOGNI ANNUALI DI BENI E SERVIZI, DEFINIZIONE DI INDICATORI DI SPESA SOSTENIBILE E INDIVIDUAZIONE DI GARE SU DELEGA PER LE QUALI LE AMMINISTRAZIONI SONO TENUTE A RICORRERE A CONSIP (ART. 2, COMMI 569, 570, 571, 574)

Realizzazione di un sistema di previsione dei fabbisogni per l'acquisto di beni e servizi delle amministrazioni statali e individuazione di indicatori di spesa sostenibile (cfr. art. 2 commi 569, 570, 571)

Nel 2008 è stato istituito un sistema informatico di rilevazione dei dati di previsione dei fabbisogni di spesa per beni e servizi acquistati dalle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato (con le esclusioni previste dalla normativa). In particolare, dal 2009 la rilevazione è effettuata attraverso il Sistema del Ciclo degli Acquisti Integrato (SCAI) del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato e realizzata, successivamente alla chiusura del bilancio dello Stato, in modo da permettere alle amministrazioni di effettuare previsioni tenendo conto delle effettive disponibilità economiche.

Nello specifico, con circolare n. 12 del 20 febbraio 2009, emanata congiuntamente dal Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato e dal Dipartimento dell'Amministrazione Generale del Personale e dei Servizi, è stato richiesto ai Centri di Responsabilità delle amministrazioni individuate dalla normativa di riferimento, di fornire la previsione dei fabbisogni relativi alla totalità dei beni e servizi da acquistare annualmente (circa 350 voci di spesa). A partire dalla previsione per l'esercizio 2022, le voci dei conti sono quelle individuate dal Decreto del Ministero dell'Economia e delle finanze del 13 novembre 2020 (lo stesso D.M., all'art. 2, ha disposto la sostituzione integrale del Piano dei Conti di contabilità analitica, di cui alla Tabella B del D.Lgs. 279/97, con il modulo economico del Piano dei Conti Integrato allegato al medesimo D.M.).

Le attività di rilevazione hanno pertanto cadenza annuale e richiedono circa 30 giorni per la loro effettuazione. Entro il mese di aprile si conclude di solito la fase di trasmissione dei dati da parte delle amministrazioni; detti dati vengono poi analizzati, elaborati e le relative conclusioni presentate entro il mese di settembre.

Le informazioni ottenute supportano, nell'ambito del Programma di Razionalizzazione degli Acquisti:

- l'individuazione di eventuali nuove merceologie su cui attivare Convenzioni per le amministrazioni dello Stato, affinando anche la determinazione dei massimali delle convenzioni stesse;
- l'individuazione di tipologie di beni e servizi per le quali le amministrazioni dello Stato ricorrono a Consip S.p.A. per la realizzazione di gare su delega.

La rilevazione 2023, effettuata sul sistema SCAI, ha visto la partecipazione di 103 Centri di Responsabilità dei Ministeri (su un totale di 119) con un'adesione di circa l'87 per cento.

TAVOLA I.1

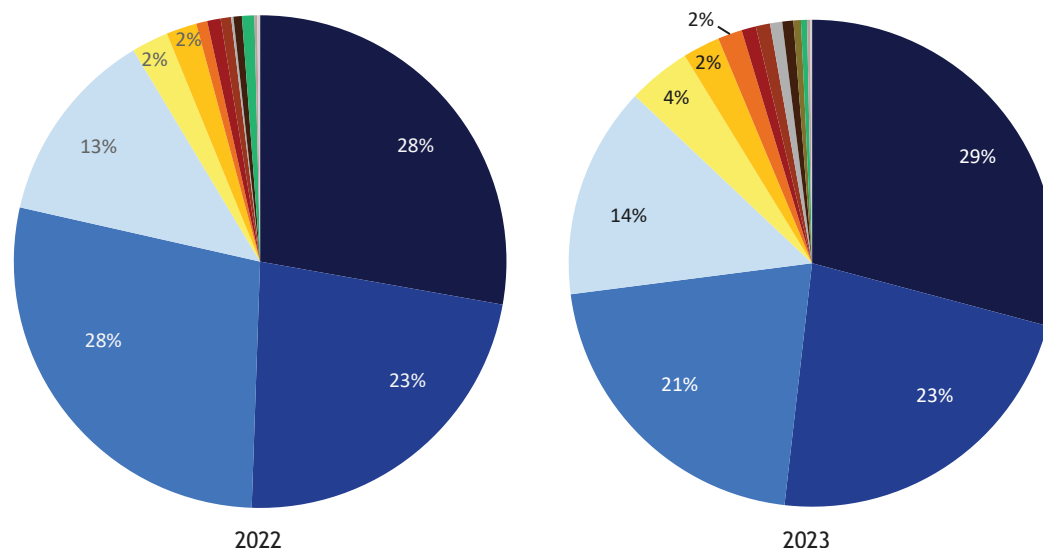
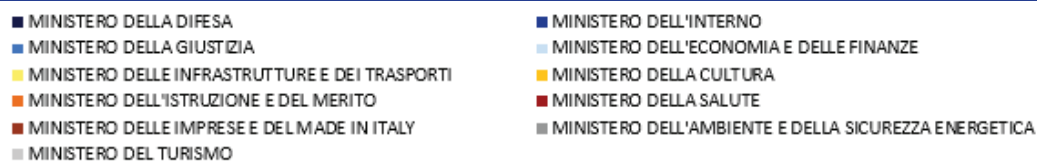
MINISTERI	2022			2023		
	CDR					
	Dichiaranti					
	Totali	N°	In %	Totali	N°	In %
MINISTERO DELLA DIFESA	7	7	100	8	7	88
MINISTERO DELL'INTERNO	6	5	83	6	5	83
MINISTERO DELLA GIUSTIZIA	5	4	80	6	5	83
MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE	6	6	100	6	6	100
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI	6	3	50	6	3	50
MINISTERO DELLA CULTURA	14	10	71	13	12	92
MINISTERO DELL'ISTRUZIONE E DEL MERITO	4	3	75	3	3	100
MINISTERO DELLA SALUTE	14	14	100	14	14	100
MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY	14	10	71	11	11	100
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA	4	3	75	5	4	80
MINISTERO DELL'AGRICOLTURA, DELLA SOVRANITA'ALIM.E FORESTE	4	4	100	4	4	100
MINISTERO DELL'UNIVERSITA' E DELLA RICERCA	7	0	0	7	1	14
MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI E DELLA COOPERAZIONE INTERN.	14	12	86	13	11	85
MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI	12	9	75	12	12	100
MINISTERO DEL TURISMO	5	5	100	5	5	100
TOTALE	110	106	96	122	95	78

Dall'attività di elaborazione dei dati svolta emerge che, complessivamente, la spesa per beni e servizi potenzialmente affrontabile con gli Strumenti di razionalizzazione del Programma prevista dai Centri di Responsabilità dei Ministeri per il 2023 si è attestata sui **5,4 miliardi di euro pari a circa il 74% della previsione di spesa comunicata (circa 7,3 miliardi di euro)**.

Inoltre, i Ministeri a più alta spesa affrontabile con gli Strumenti di razionalizzazione del Programma prevista si confermano il **Ministero della Difesa**, il **Ministero dell'Interno** e il **Ministero della Giustizia** che da soli dichiarano un fabbisogno pari al **73% del totale** della spesa per beni e servizi dei Ministeri. Di seguito si mostra un grafico relativo alla distribuzione della spesa di interesse per il Programma rilevata per Ministero.

Per quanto attiene alle attività finalizzate alla costruzione e diffusione di indicatori di spesa sostenibile, volti a indirizzare le amministrazioni verso modelli di comportamento virtuosi, orientati all'efficienza dei consumi - legge Finanziaria 2008 comma 570 e 571 - essendo le stesse previste dalla norma con riferimento ad uno specifico arco temporale ormai trascorso, non sono più state realizzate.

FIGURA I.1



Realizzazione di Accordi Quadro e/o Gare su Delega individuati ex art. 2 comma 574

In attuazione a quanto previsto dall'articolo 2, comma 574, della l. 244 del 2007, come vigente prima della modifica apportata dalla legge n. 160/2019, con Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 12 febbraio 2009, sono state individuate le sotto elencate merceologie, per il cui acquisto le amministrazioni statali centrali e periferiche, ad esclusione degli istituti e scuole di ogni ordine e grado, delle istituzioni educative e delle istituzioni universitarie, sono tenute a ricorrere a Consip S.p.A. ai fini dell'espletamento dell'appalto e dell'accordo quadro:

1. Carburanti avio - Gara su Delega;
2. Trasferte di lavoro - Accordo Quadro;
3. Ristorazione collettiva - Accordo Quadro.

A seguito delle modifiche apportate al comma 574 del suddetto articolo 2 della legge finanziaria per il 2008 dalla legge di bilancio per il 2020, l'indicazione degli accordi quadro nell'ambito del decreto non risulta più rilevante, posto che con la legge di bilancio per il 2020 è stato reso obbligatorio per le amministrazioni statali il ricorso a tutti gli accordi quadro stipulati da Consip.

Con riferimento alle Gara su Delega "Carburanti avio" negli anni dal 2020 a oggi si riporta di seguito quanto sviluppato.

Per conto del Ministero dell'Interno (Dipartimento della Pubblica Sicurezza) è stata pubblicata in data 12 novembre 2020 la quinta edizione della gara avente ad

oggetto la fornitura di “Carburanti avio”. La procedura di gara è stata aggiudicata nel mese di marzo 2021 per una durata contrattuale corrispondente a 36 mesi.

Per conto del Ministero della Difesa (Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l’Aeronavigabilità) è stata pubblicata in data 4 febbraio 2021 la sesta edizione della gara (a procedura ristretta) per l’affidamento della fornitura di “Combustibile avio per turbomotori”. La procedura è stata aggiudicata nel mese di giugno 2021 per una durata contrattuale corrispondente a 48 mesi.

Per conto del Ministero della Difesa (Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l’Aeronavigabilità) è stata pubblicata in data 21 giugno 2023 la settima edizione della gara (a procedura ristretta) per la conclusione di un accordo quadro per ogni lotto avente ad oggetto la fornitura di “Carburanti avio”. La procedura è stata aggiudicata nel mese di gennaio 2024 per una durata contrattuale corrispondente a 36 mesi.

Per completezza si riporta quanto realizzato con riferimento all’Accordo Quadro “Trasferte di lavoro”. La terza edizione dell’accordo quadro “Trasferte di lavoro” è stata attivata in data 6 febbraio 2019 e si è conclusa a febbraio 2022. La quarta edizione dell’accordo quadro “Trasferte di lavoro” è stata pubblicata in data 24 giugno 2021 e attivata il 7 febbraio 2022, in sostanziale continuità con la scadenza dell’edizione tre.

In via generale si evidenzia che successivamente al 2008 la normativa che prevede obblighi di ricorso a strumenti di acquisto e di negoziazione ha subito significativi incrementi, tanto che ad oggi è possibile affermare che per le amministrazioni statali è obbligatorio il ricorso a tutti gli strumenti di acquisto e di negoziazione di Consip (convenzioni-quadro, mercato elettronico, accordi quadro e sistema dinamico di acquisizione), oltre alla detta gara su delega Carburanti avio.

II. DEFINIZIONE DI STRUMENTI DI SUPPORTO PER LA COMPARAZIONE DEI PARAMETRI DI QUALITÀ/PREZZO (ART. 2, COMMA 572)

Con riferimento alla definizione di strumenti di supporto per la valutazione della comparabilità dei beni e servizi da acquistare nonché per l'utilizzo dei parametri di prezzo-qualità delle convenzioni Consip (c.d. benchmark) prevista dal comma 572 dell'articolo 2 della legge 244/2007, formalmente oggetto della presente relazione, va evidenziato che la disciplina in tema di valutazione della comparabilità e utilizzo dei parametri prezzo-qualità delle convenzioni Consip si è evoluta a seguito dell'intervento legislativo di cui al comma 507 dell'articolo 1, della L. 208/2015 che ha posto una articolata disciplina volta a implementare i meccanismi per l'utilizzo dei parametri di prezzo qualità delle convenzioni Consip come limiti massimi per gli acquisti autonomi, secondo quanto previsto dall'articolo 26, comma 3, della legge 488 del 1999 (c.d. benchmark). In particolare il comma 507 dell'articolo 1 della l. 208/2015 prevede che: *“Il Ministro dell'economia e delle finanze definisce, con proprio decreto, sentita l'Autorità nazionale anticorruzione, tenendo conto degli aspetti maggiormente incidenti sul prezzo della prestazione nonché degli aspetti qualificanti ai fini del soddisfacimento della domanda pubblica, le caratteristiche essenziali delle prestazioni principali che saranno oggetto delle Convenzioni stipulate da Consip SpA ai sensi dell'articolo 26 della legge 23 dicembre 1999, n. 488. Conseguentemente all'attivazione delle Convenzioni di cui al periodo precedente, sono pubblicati nel sito istituzionale del Ministero dell'economia e delle finanze e nel portale degli acquisti in rete i valori delle caratteristiche essenziali e i relativi prezzi, che costituiscono i parametri di prezzo-qualità di cui all'articolo 26, comma 3, della legge 23 dicembre 1999, n. 488.”*

Tali caratteristiche essenziali rappresentano i parametri che le amministrazioni dovranno tenere in considerazione per la valutazione del rispetto del benchmark delle convenzioni quadro per i propri acquisti autonomi ma anche, secondo quanto previsto dal comma 510 del medesimo articolo, per valutare la possibilità di procedere ad un acquisto autonomo in deroga all'obbligo di ricorso alle convenzioni Consip, sulla base di autorizzazione motivata dell'organo di vertice, solo ove il bene e servizio non sia idoneo al soddisfacimento dello specifico fabbisogno dell'amministrazione per mancanza di caratteristiche essenziali.

Con l'emanazione dei decreti del Ministro dell'economia e delle finanze del 21 giugno 2016, del 28 novembre 2017, del 6 febbraio 2019 e del 21 ottobre 2019, del 14 aprile 2021 e del 1° febbraio 2022 è stata data attuazione al richiamato comma 507 individuando le prestazioni principali e le relative caratteristiche essenziali oggetto delle convenzioni quadro stipulate da Consip. All'attivazione delle convenzioni sono pubblicate sul sito del Ministero dell'economia e delle finanze, il Portale acquisti in rete PA, i valori di dette caratteristiche essenziali ed i relativi prezzi delle convenzioni che costituiscono i parametri di prezzo-qualità (c.d. benchmark).

PAGINA BIANCA

III. FACOLTA' DI ADESIONE ALLE CONVENZIONI CONSIP S.P.A. ATTRIBUITA ALLE STAZIONI APPALTANTI (ART. 2 COMMA 573 E S.M.I.)

Il comma 573 dell'articolo 2 della l. 244 del 2007, come modificato dalla l. 208 del 2015, prevede che tutte le stazioni appaltanti possano ricorrere alle convenzioni rese disponibili nell'ambito del Programma di Razionalizzazione degli Acquisti con i conseguenti effetti.

Si segnala che successivamente al 2008 sono intervenute numerose modifiche normative volte ad introdurre obblighi di ricorso agli strumenti di acquisto e di negoziazione non solo, come segnalato, per le amministrazioni statali (per le quali oggi è obbligatorio il ricorso a convenzioni-quadro, mercato elettronico, accordi quadro e sistema dinamico di acquisizione per tutte le merceologie disponibili) ma anche per la gran parte delle altre pubbliche amministrazioni le quali sono obbligate, in relazione alle diverse tipologie di amministrazioni e diverse merceologie di beni e servizi, a ricorrere ai diversi strumenti di acquisto e di negoziazione. Tutte le restanti stazioni appaltanti, ove non sussistente uno specifico obbligo di ricorso a strumenti centralizzati, hanno comunque la facoltà di ricorso agli strumenti del Programma di razionalizzazione.

Pertanto, visto il complessivo e articolato quadro normativo, al fine di dare un quadro esaustivo dei risultati ottenuti in relazione al ricorso delle Convenzioni da parte di tutte le stazioni appaltanti, nella tavola successiva si rappresenta, per le Convenzioni, il risultato conseguito nel 2023 (dati di preconsuntivo) in termini di erogato.

TAVOLA III.1

	Erogato (1)
Preconsuntivo al 31/12/2023	7.139.142.183

(1) L'**Erogato** è il valore complessivo (effettivo o stimato) delle forniture e dei servizi erogati nel periodo di riferimento dai Fornitori di beni e dai Prestatori di servizi in relazione a contratti attivi stipulati nel periodo di riferimento o in periodi precedenti.

Il valore di erogato preconsuntivo 2023 delle stazioni appaltanti risulta sostanzialmente in linea a quello registrato nel 2022 (da circa 7.372 milioni di euro a consuntivo nel 2022 a circa 7.139 milioni di euro nel 2023, con un decremento del 3%).

PAGINA BIANCA

IV. RISPARMI CONSEGUITI

Ai fini di una valorizzazione dei risparmi conseguiti, l'analisi delle misure adottate a seguito delle disposizioni contenute nella Legge Finanziaria per il 2008 e s.m.i. evidenzia come, per alcune di esse, non risulti possibile enucleare compiutamente gli effetti, in termini di risparmio, dai risultati conseguiti dal "Sistema delle Convenzioni". Va evidenziato comunque, come riportato anche in Premessa, che rispetto alle previsioni formalmente oggetto della presente relazione ai sensi del comma 576 dell'articolo 2 della l. 244/2007, il sistema degli acquisti di beni e servizi realizzato da Consip per conto del Ministero dell'economia e delle finanze è stato interessato dal 2008 ad oggi da una notevole evoluzione normativa sia con riguardo al sistema degli obblighi e delle facoltà di adesione sia con riferimento alle diverse norme che hanno introdotto disposizioni su specifici ambiti merceologici.

Nell'attuale quadro normativo il Sistema delle Convenzioni¹ svolge un duplice ruolo: consente in primo luogo il conseguimento di risparmi diretti da prezzi unitari per acquisti effettuati dalle Amministrazioni sulle diverse iniziative di Convenzione (risparmio diretto); rappresenta in secondo luogo un sistema di riferimento per le stesse Amministrazioni acquirenti stabilendo prezzi benchmark e caratteristiche dei beni e servizi per l'espletamento di procedure di gara in autonomia, dando luogo ad un risparmio indiretto (risparmio da *benchmark*).

Sulla base delle precedenti considerazioni sono di seguito illustrati i risultati conseguiti in termini di risparmio diretto e le stime delle altre componenti di risparmio:

TAVOLA IV. 1: VALORI IN EURO ALLA CHIUSURA (Dicembre 2023, dati di preconsuntivo)

Risparmio potenziale (1)	2.884.524.600
di cui: Risparmio Diretto (2)	1.469.040.900
Risparmio indiretto (da <i>benchmark</i>) (3)	1.415.483.700

(1) Il **Risparmio Potenziale** rappresenta la stima del valore del risparmio massimo teorico ottenuto per le categorie merceologiche su cui sono state attivate le convenzioni. È calcolato per ciascuna merceologia come risparmio da prezzi unitari sul valore stimato della spesa pubblica per singola categoria merceologica di bene o servizio oggetto di convenzione. Simula quindi il risparmio che si otterrebbe nello scenario teorico in cui tutta la spesa transitasse attraverso convenzioni del Programma oppure fosse effettuata a condizioni di prezzo/qualità analoghe a quelle delle convenzioni stesse.

(2) Il **Risparmio Diretto** rappresenta la stima del valore del risparmio per acquisti effettuati attraverso le convenzioni, calcolato come risparmio da prezzi unitari sul valore complessivo, delle prestazioni di servizi e forniture di beni, effettivamente erogati attraverso le convenzioni.

(3) Il **Risparmio indiretto (da *benchmark*)** rappresenta la stima del risparmio massimo teorico attribuito all'utilizzo dei parametri di qualità/prezzo delle convenzioni Consip come limiti massimi per acquisti autonomi.

Le percentuali di risparmio rispetto ai prezzi unitari di acquisto della Pubblica Amministrazione, applicate alle singole categorie merceologiche, sono ottenute tramite indagini ISTAT/MEF sulle "Modalità di acquisto delle pubbliche amministrazioni" (www.mef.gov.it) raffrontando i prezzi medi della P.A. per beni comparabili ed il valore di aggiudicazione Consip S.p.A., laddove tali indagini siano disponibili, diversamente sono stimate sulla base dei dati a disposizione per le singole merceologie.

¹ Con il termine Convenzioni si intende riferirsi alle Convenzioni ex art. 26 della legge 23 dicembre 1999, n. 488.

Per completezza occorre infine evidenziare che il Sistema delle Convenzioni, seppur fondamentale, è parte oggi di un più articolato sistema degli acquisti pubblici realizzato nel più ampio contesto del Programma di Razionalizzazione degli Acquisti - che contempla una serie di ulteriori strumenti di acquisto e di negoziazione quali gli Accordi Quadro (AQ), il Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MEPA), il Sistema Dinamico di Acquisizione della Pubblica Amministrazione (SDAPA), le Gare in Application Service Provider (ASP) e le Gare su Delega (GsD).

Pertanto, ai fini di una complessiva valutazione dell'attuazione della razionalizzazione del sistema degli acquisti nella PA, appare opportuno fornire elementi non solo specificamente afferenti alle disposizioni della legge finanziaria per il 2008 ma anche al principale indicatore dell'impatto dell'attività del Programma di razionalizzazione, l'erogato, con riferimento a tutti gli strumenti.

Nella tavola seguente si rappresentano i risultati in termini di erogato (dati di preconsuntivo) del Programma di razionalizzazione degli acquisti della PA per l'anno 2023.

TAVOLA IV.2

	Erogato
Preconsuntivo Programma Acquisti al 31/12/2023	24.166.771.332
di cui: Convenzioni	7.139.142.183
Accordi Quadro (AQ)	1.717.387.142
Mercato Elettronico (MEPA)	8.575.189.023
Sistema Dinamico (SDAPA)	4.147.419.316
Gare in Application Service Provider (GASP)	2.428.224.424
Gare su delega (GsD)	159.409.244

Nel corso del 2023 sugli strumenti del Programma Acquisti sono transitati circa **24,2 miliardi di euro di erogato**, con un incremento dell'11% rispetto ai 21,2 miliardi di euro circa registrati nel 2022.

Al fine di fornire un quadro più completo ed esaustivo dell'effettivo impatto del Programma di Razionalizzazione sui processi di acquisto delle Pubbliche Amministrazioni e di concreta efficacia del Programma stesso, vengono riportati anche i dati afferenti il **Programma Strategico ICT** di cui alla L. 28 dicembre 2015 n. 208 (Legge di Stabilità 2016) - disciplinato all'interno della Convenzione per la realizzazione del Programma suddetto, stipulato tra Consip e il Ministero dell'economia e delle finanze - anche in funzione della loro crescente significatività in termini di risultati:

TAVOLA IV.3

	Erogato
Preconsuntivo Programma Strategico ICT al 31/12/2023	1.253.449.665

PAGINA BIANCA



190570086130