

La quinta missione si occupa di avviare una politica specifica per il sistema produttivo orientata alla “*frontiera*” tecnologica intorno a due priorità:

- sostenere la diffusione di ecosistemi dell’innovazione, attraverso la promozione dell’insediamento di *startup* e l’attrazione di nuove realtà imprenditoriali;
- incentivare la collaborazione tra imprese e sistema della ricerca per favorire il trasferimento tecnologico, in partenariato pubblico-privato.

Il settore dei trasporti e della logistica ha, quindi, un ruolo fondamentale nel Piano Sud 2030. Per garantire un Mezzogiorno “*connesso e inclusivo*” bisogna infatti infittire e ammodernare le infrastrutture, materiali e sociali, come fattore di connessione e di inclusione sociale, per spezzare l’isolamento, in particolare di alcune aree e dei cittadini in condizioni di bisogno. Dalla prospettiva meridionale, appare evidente l’esigenza di un investimento infrastrutturale a tutto campo, che colmi i deficit esistenti, in particolare con l’obiettivo di migliorare l’accesso e la connessione alle reti europee TEN-T.

Le prime azioni sulle infrastrutture e i servizi per rompere l’isolamento sono:

- promuovere la realizzazione e il completamento di opere in ambito ferroviario, stradale, idrico e edilizio, con avvio di nuove opere, manutenzione programmata, ammodernamento, adeguamento e messa in sicurezza per quelle esistenti e migliorare la mobilità interna tra le regioni del Mezzogiorno; sostenere nuove e già esistenti filiere logistiche;
- migliorare la rete viaria secondaria di Province e Città metropolitane nel Mezzogiorno, attraverso procedimenti attuativi che incidano sui fabbisogni reali e sulla selezione delle priorità realizzative.

Per supportare l’internazionalizzazione e dotarsi di una strategia mediterranea, attraverso gli investimenti sulla logistica marittima e il rafforzamento delle Zone Economiche Speciali, sono inoltre previste nel Piano le seguenti azioni:

- rafforzamento delle Zone Economiche Speciali (ZES): attrarre investimenti diretti esteri, rafforzare le esportazioni e migliorare la dotazione infrastrutturale dei poli logistici del Mezzogiorno, attraverso la piena entrata a regime delle Zone Economiche Speciali (ZES);
- Piano Export Sud Sostegno al sistema portuale: trasformare le aziende meridionali potenzialmente esportatrici in esportatori abituali e incrementare la quota di export riferita al Mezzogiorno sul totale nazionale. Secondo indagini campionarie condotte dall’ICE sulla I annualità (2017-2018) del Piano Export Sud II, il 61% delle imprese partecipanti ha registrato un incremento del fatturato, in media pari al 12,6%;
- sostegno al sistema portuale: aumentare la competitività e l’attrattività sia commerciale che turistica dei porti del Sud Italia;
- la Difesa per un Sud frontiera e ponte del Mediterraneo: creazione di opportunità occupazionali e miglioramento delle infrastrutture esistenti della Difesa per rispondere a nuove esigenze operative, in un’ottica di sviluppo sostenibile.

Progetti infrastrutturali per lo sviluppo delle Zone Economiche Speciali

Le Zone Economiche Speciali (ZES), introdotte in Italia con il c.d. “Decreto Mezzogiorno” e istituite con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, sono:

- ZES Regione Campania;
- ZES Regione Calabria;
- ZES Ionica Interregionale nelle regioni Puglia e Basilicata;
- ZES Adriatica Interregionale nelle regioni Puglia e Molise;
- ZES Sicilia occidentale;
- ZES Sicilia orientale;
- ZES Regione Abruzzo;
- ZES Regione Sicilia.

Per ognuna di esse è previsto un piano strategico finalizzato al rafforzamento della logistica e dei trasporti come un primo fondamentale obiettivo per aumentare l'attrattività per gli investitori.

Il Dipartimento della Coesione, con il supporto del Ministero delle infrastrutture e della Mobilità sostenibili, ha provveduto ad una ricognizione degli interventi infrastrutturali necessari nelle aree ZES, coinvolgendo le Regioni interessate, anche tramite i consorzi delle Aree di Sviluppo Industriale (ASI), i Comitati e i Commissari delle aree ZES e le Autorità Portuali interessate, e inserendoli nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, Missione 5 – Componente 3 – Progetti Speciali; si tratta di interventi di riammodernamento e riqualificazione dei porti e dei retroporti, con lavori di urbanizzazione primaria ed infrastrutturazione di base, di collegamenti intermodali e di infrastrutturazione digitale, ma anche di riqualificazione e di consolidamento di immobili esistenti da destinare a servizi innovativi alle imprese ed ai territori; un'ulteriore linea di sviluppo riguarda il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio ferroviario e stradale ai porti ed alle zone industriali ricadenti nei territori delle ZES.

Nello specifico, sono finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza 630 mln € per gli interventi nelle vare ZES (per la ZES Abruzzo 62,900 mln di € per le zone industriali di Saletti e Manoppello e per i porti di Ortona e Vasto; per la ZES Campania 136 mln di € per le zone industriali di Marciianise, Nola, Valle Ufita e Battipaglia e per il porto di Salerno; per la ZES Adriatica 89,092 mln di € per le aree industriali di Brindisi, Lecce e Termoli e il porto di Manfredonia; per la ZES Ionica 108,100 mln di € per le zone industriali di Tito (PZ), Jesce e la Martella (MT) e Taranto e il porto ed il retroporto di Taranto; per la ZES Calabria 111,700 mln di € per le stazioni ferroviarie di Sibari, S Pietro a Maida, Nocera Terinese e Rosarno, per l'area industriale di Gioia Tauro e per i porti di Gioia Tauro, Reggio Calabria e Villa San Giovanni; per la ZES Sicilia Orientale 52,208 mln di € per l'interporto di Catania e per i porti di Augusta, Riporto, S. Agata di Militello e Gela; per la ZES Sicilia Occidentale 60,000 mln di € per il porto e l'area industriale di Termini Imerese e Trapani; per la ZES Sardegna 10 mln € per il completamento della viabilità del porto di Cagliari).

L'infrastrutturazione strategica delle ZES, anche con riferimento all'intermodalità e all'ultimo miglio, rappresenta una delle priorità che, secondo lo schema di Accordo di Partenariato, potranno essere perseguite dai programmi regionali europei 2021-2027 in relazione all'Obiettivo Tematico 3 (un'Europa più connessa), nonché una delle aree tematiche su cui concentrare la programmazione 2021-2027 del Fondo per lo sviluppo e la coesione. Per consentire di perseguire con maggiore efficacia il rafforzamento infrastrutturale delle ZES, l'art.57 del DL n.77/2021 ha tra l'altro previsto che le Regioni devono adeguare la programmazione o riprogrammazione dei fondi strutturali alle esigenze di funzionamento e sviluppo delle ZES, concordando le relative linee strategiche con il Commissario in vista della piena realizzazione del piano strategico di sviluppo.

V.3 IL PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE 2030

E' in fase di ultimazione la redazione del Piano nazionale di sicurezza stradale 2021-2030 coerentemente con quanto previsto dal documento *"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"* pubblicato dal MIMS (all'epoca MIT) a gennaio 2021. Il Piano, secondo la legge 144 del 17 maggio 1999, *"consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari"*.

Il Piano è fortemente integrato con il contesto internazionale e pienamente congruente con la programmazione strategica dell'ONU (*Resolution by the General Assembly. 74/299 Improving global road safety - 2/9/2020*) e della Commissione europea nel settore (*EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"*).

L'approccio al Piano è quello suggerito a livello internazionale: il c.d. *"Safe System"*. Il *Safe System* rappresenta un cambiamento importante rispetto a quello seguito nel passato. Ribalta la visione fatalistica secondo cui gli incidenti stradali sono il prezzo da pagare per garantire la mobilità. Si prefigge l'obiettivo di eliminare le vittime di incidenti stradali e lesioni gravi a lungo termine, con obiettivi intermedi da definire negli anni.

L'obiettivo generale di riduzione delle vittime e dei feriti gravi del 50% entro il 2030 è stato già definito nelle Linee guida, così come sono già state individuate, tramite un'analisi preliminare da approfondire nel Piano, le categorie a rischio dei ciclisti, pedoni, utenti delle due ruote motorizzate, popolazione over 65 e bambini. Nello specifico andranno definiti obiettivi specifici per ciascuna categoria al fine di massimizzare l'efficienza e l'efficacia delle risorse investite per il miglioramento della sicurezza stradale.

Le strategie d'azione sono organizzate su due livelli:

- linee strategiche specifiche indirizzate alle categorie a maggior rischio;
- linee strategiche generali in grado di agire sull'intero sistema, raggruppate secondo i cinque pilastri della sicurezza stradale definiti dall'ONU (Figura V.3.1).

FIGURA V.3.1: I CINQUE PILASTRI DELLA SICUREZZA STRADALE DEFINITI DALL'ONU



Nel Piano verranno proposte le misure in cui articolare le strategie ed esaminate in dettaglio alcune tendenze in atto che si svilupperanno nel decennio e per le quali sarà necessario assumere le adeguate contromisure:

- popolazione (invecchiamento e aumento degli stranieri residenti);
- automazione, *Shared mobility* e MaaS (veicoli autonomi, mobilità sia in veicoli condivisi che con il trasporto pubblico, mobilità intesa come servizio trasversale ai vari mezzi e modi di trasporto pubblici e privati attraverso un unico abbonamento);
- traffico merci ed e-commerce (aumento dei volumi di merci e di veicoli per la distribuzione in ambito urbano);
- micromobilità (diffusione di dispositivi elettrici di mobilità individuale quali monopattini elettrici, *segway*, *monowheel*);
- riqualificazione degli spazi urbani adibiti alla mobilità (ridisegnare e regolamentare gli spazi urbani adibiti alla mobilità, soprattutto quella non motorizzata).

Il sistema di monitoraggio, necessario per proporre eventuali correttivi alle misure proposte nel Piano in attuazione delle linee strategiche, si baserà sulla definizione e raccolta di quattro tipologie di indicatori:

- indicatori di esposizione al rischio (veic-km urbano, extraurbano, autostradale);
- indicatori di processo (avanzamento degli interventi);
- indicatori di prestazione di sicurezza (*Safety Performance Indicators*) che descrivono il livello di sicurezza delle diverse parti del sistema di circolazione stradale;
- indicatori di impatto (incidenti, feriti e morti).

Le azioni di carattere nazionale del Piano possono essere suddivise in: azioni di carattere legislativo, misure di potenziamento dell'azione di controllo e repressione, interventi di miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e campagne di comunicazione e sensibilizzazione.

L'attuazione del Piano a livello locale viene realizzata attraverso programmi biennali, tesi a promuovere la diffusione di interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale.

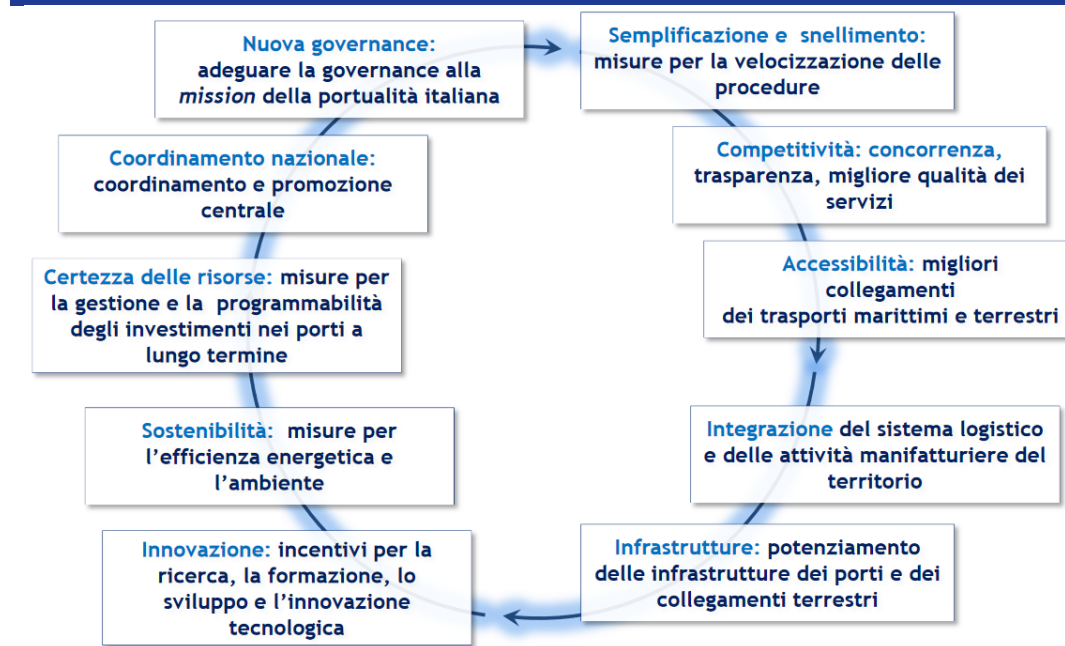
Il primo programma di attuazione dovrà essere approvato entro il 31 dicembre 2021.

V.4 IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, approvato da parte del Consiglio dei Ministri il 3 Luglio 2015 ed adottato il 6 Agosto 2015 con Decreto del Presidente del Consiglio, è stato redatto in attuazione dell'articolo 29 del Decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n.164, cosiddetto "*Sblocca Italia*". Il Piano rappresenta, attualmente, lo strumento di pianificazione strategica nazionale principale per il

settore portuale, teso a “migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell’intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto ed all’accorpamento delle Autorità Portuali esistenti”.

FIGURA V.4.1: IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA



In estrema sintesi, il documento riconosce che la competizione internazionale si basa sulla capacità dei porti nel garantire una piena accessibilità marittima, adeguate infrastrutture e performance nei terminal e, soprattutto, una capillare accessibilità terrestre in termini di connessioni ferroviarie e stradali da/per il porto, in un’ottica di catena logistica integrata door-to-door efficiente e sostenibile.

Il Piano, partendo dalla constatazione della estrema frammentarietà della pianificazione e programmazione infrastrutturale nazionale nonché di servizi portuali, intesi in senso lato, non concorrenziali rispetto ai competitor in termini di costi e tempi, individua i principali andamenti della domanda e dell’offerta infrastrutturale portuale, anche in termini tendenziali al 2020, fornendo un quadro generale sui principali elementi di forza e di debolezza del sistema portuale e logistico del paese.

In tale contesto, il Piano non si limita a fotografare lo scenario attuale e prospettico ma evidenzia altresì obiettivi, strategie ed azioni specifiche tese a rinforzare la competitività dell’intero sistema logistico italiano nel mercato globale. La risorsa “Mare” viene definita infatti quale strumento attivo di politica economica commerciale euro-mediterranea e come fattore sia di sviluppo-coesione del Mezzogiorno che di sostenibilità, innovazione, sostegno al sistema produttivo del Paese.

Più precisamente, al fine di rilanciare il comparto vengono individuati una serie di obiettivi strategici (semplificazione e snellimento; concorrenza, trasparenza e

upgrading dei servizi; miglioramento accessibilità dei collegamenti marittimi; integrazione del sistema logistico; miglioramento delle prestazioni infrastrutturali; innovazione; sostenibilità; certezza e programmabilità delle risorse finanziarie; coordinamento nazionale e confronto partenariale; attualizzazione della governance del sistema) articolati a loro volta in altrettante Azioni da cui conseguono iniziative legislative, regolamentari, amministrative ovvero operative.

La fase attuativa del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica ha condotto, tra le altre, all'emanazione dei D.Lgs. 169/2016 e 232/2017, che hanno novellato la Legge 84/1994, apportando significative riforme in materia di:

- governance portuale, razionalizzando numero, funzioni ed organi degli enti gestori, ed istituzionalizzando la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale tesa a coordinare i “*grandi investimenti infrastrutturali*”, a pianificare l'urbanistica portuale, le strategie di concessione demaniale, di marketing e la promozione internazionale dei sistemi portuali nazionali;
- di semplificazioni pianificatorie, nell'ambito del processo di redazione e approvazione del Piano regolatore di Sistema Portuale;
- di semplificazioni operative, quali la previsione dello Sportello Unico Amministrativo con funzione di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto;
- pianificazione della sostenibilità ambientale ed energetica in ambito portuale, attraverso la previsione della redazione del Documento energetico ambientale di sistema portuale sulla base delle Linee Guida emanate con Decreto direttoriale di concerto tra MITE e MIMS prot. 408 del 17.12.2018.

V.5 IL PIANO NAZIONALE DEL COLD IRONING

La rilevanza ambientale, il contesto normativo europeo con relative scadenze, l'elevato contenuto innovativo dell'infrastruttura *cold ironing* hanno reso necessario avviare un intervento di pianificazione strategica e programmazione mediante lo strumento del Piano Nazionale *cold ironing*. Infatti, il trasporto marittimo, nonostante sia il metodo più efficiente per trasportare le merci in grandi quantità, presenta delle criticità ambientali dovute al ricorso di carburanti di bassa qualità, che provocano delle esternalità negative sia in navigazione che soprattutto nella fase di stazionamento in porto. In particolare, i motori accessi in fase di ormeggio non soltanto comportano un elevato tasso di inquinamento nell'area portuale (l'emissione di CO₂, NO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) e nel territorio all'interno del quale il porto è inserito, ma sono anche fonte di rumore riscontrabile in un raggio chilometrico significativo. L'unica soluzione per l'eliminazione delle emissioni e il rumore in porto è l'elettificazione delle banchine mediante il *cold ironing* ricorrendo al potenziamento della Rete Elettrica Nazionale in modo da portare la potenza necessaria in porto. L'elettricità è la forma di energia più pregiata, per questo ogni conversione effettuata provoca inesorabilmente inefficienze, sprechi energetici e conseguente aumento dei costi. Per questo l'elettificazione “via cavo” è la soluzione ottimale sia dal punto di vista tecnico che economico per eliminare

le emissioni in porto e pertanto la soluzione tecnica da percorrere dalle Autorità di Sistema Portuale per l'attuazione dei progetti di elettrificazione.

Il *cold ironing* è una delle direttrici indicate dalla direttiva 2014/94 UE (cosiddetta Direttiva DAFI), che stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione europea per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale del settore dei trasporti. La direttiva prevede che si intervenga nella realizzazione di una rete di fornitura di elettricità lungo le coste con l'obiettivo di completarla entro il 31 dicembre 2025: tale intervento fa parte delle priorità per i porti della rete europea TEN-T ed è indicata come rilevante per gli altri porti, a meno che non vi sia alcuna domanda e i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi quelli ambientali.

Il Piano coinvolge tutte le Autorità di Sistema Portuale e tre regioni che hanno competenza su alcuni porti (Regione Sicilia, Sardegna e Veneto). Il totale dei porti da elettrificare è pari a 40, di cui 37 fanno parte della rete TEN-T e altri due rilevanti per traffici ed impatto ambientale. Dei 40 porti, 12 sono considerati prioritari a fini dell'attuazione del Piano e sono i porti più importanti a valenza crocieristica (Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Bari, Ravenna, Venezia- Marghera, Trieste e Cagliari). In generale il Piano prevederà nella prima fase l'elettrificazione delle banchine a uso di crociere e ro/ro-pax.

Gli investimenti previsti dal Piano sono pari a circa 782 mln €, per una potenza installata prevista di 712 MW da realizzarsi entro il 31 dicembre 2025. La copertura finanziaria del Piano deriva per 700 mln € dal Piano Nazionale Complementare e per il resto dal PAC 2016-2020, Fondo Investimenti Porti DM. 353 del 13 Agosto 2020 per 29.4 mln € e da altre fonti per 30 mln €.

Il Piano, in corso di finalizzazione, analizza il contesto di normativo, lo scenario tecnologico, economico e le *best practice* europee, e illustra gli investimenti e le riforme da attuare per garantire il successo degli investimenti. In particolare, gli aspetti sui quali il Piano nazionale si concentra sono cinque:

1. rilevanza ambientale: tutelare l'interesse pubblico, riducendo l'inquinamento nelle aree portuali e nel territorio circostante;
2. gap Infrastrutturale: superare la generale mancanza di banchine elettrificate rispetto ad altri Paesi europei;
3. gap regolatorio/normativo: mancanza di una tariffa elettrica *cold ironing* competitiva rispetto al costo di autoproduzione; necessità di una riforma dei processi autorizzativi per garantire la realizzazione delle infrastrutture nei tempi stabiliti dal Piano Nazionale Complementare; necessità di stabilire degli standard tecnici nella progettazione delle opere;
4. elevati investimenti e tempi di ritorno incerti: superare gli ostacoli che finora hanno frenato la realizzazione di banchine elettrificate, come gli elevati investimenti necessari per l'elettrificazione delle banchine, la tariffa elettrica italiana tra le più alte in Europa e più alta rispetto al costo di autoproduzione, il lungo *payback period* dovuto all'incertezza legata all'uso della stessa da parte degli armatori;
5. assenza di coordinamento degli stakeholder: assicurare azioni di pianificazione e programmazione, uniti a strumenti di coordinamento degli investimenti *cold*

ironing, e coordinamento della molteplicità dei soggetti coinvolti nella catena del valore dalla produzione di energia elettrica fino alla nave.

Gli obiettivi e le finalità del Piano Nazionale *cold ironing* non riguardano soltanto la realizzazione fisica di banchine elettrificate: il Piano vuole essere anche uno fattore abilitante per promuovere direttamente e indirettamente un miglioramento della dotazione tecnologica dei porti per renderli più competitivi, in un contesto di mercato sempre più sfidante, resilienti e allineati agli standard internazionali. L'obiettivo a tendere del Piano Nazionale *cold ironing* è quello di creare le condizioni per la transizione verso i “*Porti Verdi*” attraverso le seguenti azioni:

- riduzione della dipendenza dalle fonti fossili e dell'inquinamento ambientale e acustico nei porti e aree circostanti, e trasformazione delle attività portuali e dell'immagine dei porti verso i cosiddetti “*Porti Verdi*”. favorendo la transizione verso la progressiva elettrificazione dei consumi;
- diffusione di una rete *cold ironing* uniforme nella penisola, evitando distorsioni e arbitrari sia per i porti che per gli armatori/navi con interventi normativi e supportando la sostenibilità economica-finanziaria-sociale dei progetti mediante contributi;
- sviluppo di una rete in un'ottica di lungo periodo, sostenibile, flessibile, modulare e resiliente ai cambiamenti di scenario e di domanda;
- assicurare la sostenibilità degli investimenti. L'elevata domanda di potenza elettrica nei porti per alimentare le navi in ormeggio necessita di ripensare le infrastrutture di approvvigionamento energetico nei porti in ottica *green* anche riducendo il più possibile il consumo di suolo in prossimità dei porti;
- sensibilizzazione degli armatori per favorire lo *shift* tecnologico verso l'elettrificazione di nuove e vecchie navi tramite *retrofit*, anche mediante contributi;
- evoluzione delle reti elettriche verso modelli *Smart Grid* e sviluppo delle FER in Italia per ridurre l'inquinamento nella logica *well-to wheel* in un'ottica di aumento della domanda di elettricità.

V.6 IL PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI

Il Piano Nazionale degli Aeroporti definisce le scelte strategiche che sono in grado di orientare gli investimenti nel settore aeroportuale; esso mira a evidenziare le opportunità sinergiche che permettono sia di superare le criticità esistenti che di soddisfare le necessità emergenti, attraverso la definizione di criteri utili a individuare le diverse soluzioni possibili e le loro modalità di risposta. Ne risulta un'architettura rigorosa della rete aeroportuale complessiva e la definizione del ruolo dei singoli scali, che possano creare al contempo le condizioni per una maggiore intermodalità dei trasporti, in linea con gli standard europei.

Il Piano si fonda su alcune strategie, quali la classificazione degli aeroporti integrata con la struttura della rete europea TEN-T, l'aumento della capacità aeroportuale negli scali esistenti, la salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi, la pianificazione integrata con

il territorio, anche a stimolo dello sviluppo di sinergie con i soggetti pubblici e privati che operano in prossimità degli aeroporti, la sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee, e il forte indirizzo alla realizzazione di opere e connessioni ferroviarie per raggiungere livelli di intermodalità, oggi deficitari, anche a sostegno delle politiche ambientali.

Il Piano, dunque, indica le strategie di intervento per lo sviluppo della rete nazionale, le opere prioritarie e gli interventi necessari di potenziamento e miglioramento dei servizi, definendo le condizioni per indirizzare le risorse in modo efficace sul territorio.

Particolare attenzione è inoltre posta al tema dell'accessibilità agli aeroporti e alle connessioni intermodali, affinché i territori possano trarre i maggiori benefici dallo sviluppo degli scali.

Quale atto di riferimento per il disegno della rete aeroportuale del Paese all'anno 2030, il Piano Nazionale degli Aeroporti vigente, è stato formalizzato nel 2014 dal MIT (oggi MIMS) e recepito quale atto di pianificazione posto alla base del DPR 17 settembre 2015, n. 201, che ha individuato gli aeroporti di interesse nazionale ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione.

Secondo le previsioni del Piano, la domanda di traffico al 2030 era stimata in circa 250 milioni di passeggeri, con un rateo di crescita del 3,3% annuo; tuttavia, se si guardano i dati riferiti agli anni 2018 e 2019, si rileva come, nel 2018, il volume di traffico registrato sia stato di 184 milioni di passeggeri, con un rateo di incremento del 5,5% rispetto al 2017, mentre, per il 2019, i dati a consuntivo riportino già un traffico passeggeri pari a 191 milioni.

L'evoluzione del quadro previsionale dell'ultimo quinquennio è stato profondamente modificato da fattori di diversa natura, sia in sviluppo che in recessione. Tra i primi, si ricordano le dinamiche di crescita della domanda di traffico, in un'analisi di medio-lungo periodo, a livello globale e comunitario, e il tendenziale esaurimento della riserva di capacità aeroportuale presso gli scali con maggiore potenzialità commerciale, riferita sia alle dotazioni attuali che all'interno del quadro previsionale fornito dai piani di sviluppo dei gestori aeroportuali, approvati o in corso di approvazione; tra i secondi fattori, quale evento eccezionale, la pandemia epidemiologica da COVID-19 ha influenzato una perdita di posti a bordo, stimati dall'ICAO su scala globale, nell'intorno del 60%, con una flessione del traffico passeggeri di circa 1.400 milioni di passeggeri e una perdita economica di circa 250 miliardi di dollari.

Il necessario aggiornamento del Piano vigente, dunque, considererà un ritardo nel trend di crescita del settore dovuto agli effetti della pandemia. L'orizzonte temporale della revisione del Piano Nazionale degli Aeroporti, per la quale è incaricato dal Ministero l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) è fissata al 2035, anno in cui la previsione di traffico passeggeri nazionale può essere fissata in un volume di riferimento riconducibile a 300 milioni di passeggeri.

Tale stima comporta la necessità di attuare strategie di sistema e di interventi di sviluppo infrastrutturale per poter supportare un volume di traffico aggiuntivo di circa 100 milioni di passeggeri rispetto ai volumi registrati nel 2019.

In via preliminare, si considera che tale crescita del volume di traffico potrà non essere uniformemente distribuita sull'intero territorio nazionale; inoltre, sulla

base delle stime attualmente disponibili, si può ipotizzare che la ripartizione tra voli nazionali e voli internazionali possa essere fissata nella coppia 25% e 75%.

La revisione del Piano Nazionale non potrà prescindere da logiche di mercato, orientando le scelte di potenziamento sugli scali in grado di giocare un ruolo significativo per il Paese, valutando una suddivisione del territorio nazionale in bacini di traffico e macroaree che sia attuata in una logica di semplificazione e razionalizzazione.

Nell'aggiornamento del Piano verrà inoltre posto un accento alle integrazioni delle gestioni aeroportuali, studiando la proposta di favorire ed incentivare la creazione di reti e sistemi aeroportuali regionali o macroregionali, con iniziative che consentirebbero di fronteggiare meglio le criticità del mercato, migliorando altresì la competitività e sviluppando il potenziale di crescita dei singoli aeroporti.

V.7 IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PSN-MS)

La legge 11 dicembre 2016, n. 232, all'art. 1, co. 613, ha previsto che, al fine di realizzare un Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSN-MS) destinato al rinnovo del parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con l'impiego di tecnologie innovative e sostenibili, in attuazione degli accordi internazionali nonché degli orientamenti e della normativa dell'Unione Europea, fosse individuata una dotazione finanziaria, rilevante e duratura nel tempo, per il rinnovo delle flotte autobus usati per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale su gomma, l'introduzione di veicoli ad alimentazione alternativa nonché delle relative infrastrutture, in coerenza con quanto previsto dal d.lgs. 16 dicembre 2016, n. 257, emanato a recepimento della Direttiva DAFI 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Il Piano è stato conseguentemente emanato nell'aprile 2019 con Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. Nel documento si è contestualizzato il rinnovo del parco autobus del TPL, nell'ambito del più ampio tema della Mobilità sostenibile, anche alla luce degli indirizzi strategici e dei vincoli europei su mobilità, energia e ambiente e si è ricostruito il quadro di riferimento in termini di impegni assunti dall'Italia in materia di sostenibilità urbana e di qualità dell'aria. Il Piano ha individuato alcuni principali drivers della domanda di TPL da parte degli utenti, definendo lo stato dell'arte sia del settore in termini di caratteristiche del parco circolante e degli operatori che delle tecnologie per fonti di alimentazione alternative, incluso lo stato della filiera produttiva in Italia.

La dotazione finanziaria prevista dal Piano ha un orizzonte temporale al 2033, per un impegno statale complessivo di 3,7 mld € per nuovi mezzi e relative infrastrutture di supporto, nonché quasi 2 mln € per studi e ricerche e 100 mln € per il sostegno alla filiera produttiva.

Il Piano ha consentito l'avvio dell'utilizzo delle risorse con l'obiettivo di:

- a) migliorare qualitativamente e rapidamente il parco veicoli, attraverso la sostituzione dei veicoli maggiormente inquinanti ed energivori, facendo in modo di soddisfare al meglio le esigenze di spostamento della collettività;

- b) migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed il particolato, tenendo conto anche di quanto definito nella normativa europea, assumendo *benchmark* di riferimento che considerino anche la situazione (esperienze, prospettive e modalità di implementazione) di altri Paesi;
- c) sostenere una coerente politica di infrastrutturazione, dei centri di stoccaggio gas e di ricarica elettrica, soprattutto nei primi anni di applicazione del piano, al fine di permettere una maggiore diffusione degli autobus a energia alternativa.

Oltre agli aspetti legati all'attuazione della normativa europea e nazionale, nella predisposizione del Piano si è considerato che i grandi centri urbani sono i luoghi in cui, tendenzialmente, si concentrano le principali problematiche legate alla congestione da traffico e agli alti tassi di inquinamento dell'aria e, sebbene il trasporto pubblico locale su gomma non sia la principale causa dell'inquinamento, il rinnovo dei mezzi può contribuire al miglioramento della qualità dell'aria degli stessi. Da ciò ne è derivata l'urgenza della sostituzione dei mezzi più obsoleti così da perseguire il necessario, rapido rinnovo della flotta.

Nei finanziamenti a diretta gestione regionale, le risorse sono state assegnate alle Regioni, avendo come riferimento all'intero territorio regionale, sulla base dei parametri di numero di residenti, numero di passeggeri trasportati, numero di mezzi circolanti, - livello di inquinamento medio del territorio regionale, quota percentuale dei mezzi più inquinanti sul totale del parco mezzi, livello di investimenti di materiale rotabile sostenibile con fondi regionali.

In considerazione di contemperare le necessità finanziarie richieste per il rinnovo dei mezzi come pure della realizzazione di infrastrutture di ricarica, nei primi tre anni di ciascun quinquennio, le regioni hanno la possibilità di utilizzare sino al 50% del contributo assegnato per la predisposizione della rete infrastrutturale di supporto. Il restante 50%, ovvero una percentuale superiore qualora l'ente risulti già dotato dell'infrastruttura di supporto, è stato previsto di destinarla all'acquisto di mezzi, indicando altresì che nei 2 anni successivi di ciascun quinquennio il 100% del finanziamento dovesse essere utilizzato per l'acquisto dei veicoli.

Ai sensi dell'art. 1, comma 71, della legge n° 205/2017, in sede di prima applicazione, ossia limitatamente ai primi 5 anni, è stato inoltre previsto un finanziamento alle città ad alto inquinamento, prevedendo l'attribuzione di specifiche risorse ai comuni capoluogo di città metropolitane e Comuni capoluogo di provincia ad alto inquinamento di PM10 e di biossido di azoto. Le risorse così individuate hanno avuto come parametri di ripartizione il numero di superamenti dei limiti previsti dalla Direttiva 2008/50/CE, in particolare con riferimento alla concentrazione del particolato PM10 (giorni) e del biossido di azoto (ore), la quota percentuale dei mezzi più inquinanti sul totale del parco mezzi, il numero di residenti, il numero di passeggeri trasportati e il numero di mezzi circolanti.

Nel Piano è stata inoltre prevista una linea di finanziamento specifica per i comuni e le città metropolitane con più di 100.000 abitanti, per la cui ripartizione delle risorse è stata stilata una graduatoria in base a parametri commisurati al rispettivo territorio di riferimento, e relativi al grado di adozione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) e/o del Piano Strategico Mobilità (PSM), al numero di residenti, al numero di passeggeri trasportati, al numero di mezzi circolanti, alla

quota percentuale dei mezzi più inquinanti sul totale del parco mezzi e al numero di superamenti dei limiti previsti dalla Direttiva 2008/50/CE, in particolare con riferimento alla concentrazione del particolato PM₁₀ (giorni) e del biossido di azoto (ore).

V.8 IL PIANO GENERALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PGMC)

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) in fase di predisposizione costituisce la prima attuazione del modello definito dalla Legge 11 gennaio 2018, n. 2, *“Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”*. Il PGMC ha la finalità di definire il quadro degli interventi per lo sviluppo della mobilità ciclistica sia in ambito urbano che nazionale, indicando obiettivi e linee di finanziamento. In questo senso il PGMC procede alla individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» e definisce le risorse utilizzabili per tali finalità.

Il PGMC reca anche la definizione del quadro, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, delle risorse finanziarie pubbliche e private, da ripartire per il finanziamento degli interventi previsti in materia. Nell’ambito del PGMC vengono quindi definiti gli indirizzi volti ad assicurare un efficace coordinamento dell’azione amministrativa delle Regioni, delle Città metropolitane, delle Province e dei Comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture, nonché a promuovere la partecipazione degli utenti alla programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviana.

Il PGMC definisce, inoltre, le linee operative finalizzate a incrementare la sicurezza dei ciclisti e all’interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il TPL, allo scopo di definire il modello di infrastrutturazione nazionale in cui la mobilità ciclistica possa diventare strumentale a una integrazione con il TPL. Il cuore del modello definito all’interno del PGMC è quello di una rapida messa in esercizio di una rete ciclabile locale interconnessa con quella nazionale. Questo si realizza dando luogo ad un’attività di *“rammendo delle infrastrutture esistenti”* che, fino a questo momento, non sono state integrate in un progetto unico nazionale di mobilità sostenibile.

Per la realizzazione di tali obiettivi il PGMC definisce le priorità amministrative tenendo presente ogni altro tipo di intervento già previsto nell’ambito del sistema nazionale delle ciclovie. Sotto il profilo delle risorse, il PGMC recepisce il quadro degli obiettivi finanziati con il PNRR, dando conto delle scadenze e delle linee di finanziamento per la realizzazione degli interventi che dovranno concretizzarsi nell’arco di pianificazione 2021-2026. Il PGMC dà altresì conto della prospettiva che verrà perseguita attraverso l’identificazione di risorse di derivazione comunitaria, quali PON e POR e FSC, che potranno essere utilizzate per il completamento della rete ciclistica nazionale, ad incremento delle risorse nazionali. Il PGMC assume poi un ulteriore obiettivo: quello di realizzare in tempi brevi un modello partecipativo per lo sviluppo della rete. In questo senso si è proceduto a un costante coinvolgimento dei principali stakeholder per arrivare a scelte pianificatorie condivise fin dall’inizio e validate concretamente in uno sforzo congiunto con

regioni ed enti locali che hanno un ruolo fondamentale nella definizione e nell'attuazione dei percorsi stessi.

Obiettivo fondamentale del PGM C è quello di portare a compimento il progetto Bicalta, che potrà connettere in modo definitivo l'Italia alla rete europea Eurovelo, in una logica di garantire un grande volano sia turistico che ambientale a disposizione degli italiani e degli europei, attraverso:

- la gestione di un modello che preveda uno sviluppo delle infrastrutture ad alto impatto turistico nelle aree territoriali di grande valore culturale presenti nel nostro Paese, con una tempistica coerente con il PNRR;
- l'identificazione di una modalità di fruizione della mobilità urbana e delle fasce perimetrali cittadine che consenta l'uso quotidiano in sicurezza (e non soltanto di natura ricreativa) del mezzo a due ruote.

Infine, tra gli obiettivi che vengono assunti nel PGM C, c'è la visione progettuale *end to end*, cioè quella di una città a misura di ciclista nelle quali il mezzo viene utilizzato (in forma personale o condivisa) prevedendo supporto all'acquisto, sicurezza nella circolazione e regole della strada che consentano una effettiva coabitazione tra pedoni, ciclisti ed automobilisti.

V.9 IL PIANO NAZIONALE DEGLI INTERVENTI NEL SETTORE IDRICO

Il MIMS, 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, di concerto con gli altri attori fondamentali del processo, con particolare riferimento al MITE per la regolazione ambientale e la politica energetica, al MIPAAF 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.

L'uso sostenibile e la tutela delle risorse idriche deve essere uno dei pilastri del *Green Deal* italiano, con un Piano nazionale di investimenti che abbia una visione integrata e unitaria, E che diventi (progressivamente) l'unico strumento nazionale per il finanziamento (e il co-finanziamento) pubblico di infrastrutture strategiche per l'approvvigionamento idrico primario a scopo civile, irriguo, industriale ed energetico. In quest'ottica, il Piano nazionale degli interventi nel settore idrico (previsto dalla L. 205/2017, art. 1, commi 516 e ss.), alimentato da una disponibilità iniziale di 100 milioni annui per 10 anni, cui si sommano ulteriori fonti finanziarie, per un totale di 1.577,21 mln € programmati dal 2018 fino al 2033 (come da Tabella V.9.1), è un primo passo fondamentale in questa direzione.

TABELLA V.9.1: PIANO NAZIONALE DEGLI INTERVENTI NEL SETTORE IDRICO - CRONOPROGRAMMA DEI FINANZIAMENTI EROGABILI

Anno	Fonte (1) (mln €)	Fonte (2) (mln €)	Fonte (3) (mln €)	Fonte (4) (mln €)	Fonte (5) (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	175,80
2021	50,00	60,00	40,00	15,00	1,00	166,00
2022	50,00	60,00	40,00	25,00	8,00	183,00
2023		60,00	40,00	25,00	8,75	133,75
2024		60,00	40,00	20,00	8,86	128,86
2025		60,00	40,00	50,00	8,98	158,98
2026		60,00	40,00	10,00	8,63	118,63
2027		60,00	40,00	15,00	9,40	124,40
2028		60,00	40,00	12,80	9,65	122,45
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	1.577,21

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.

FOCUS**Il Piano nazionale degli interventi nel settore idrico**

Il Piano Nazionale si pone l'obiettivo di promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle grandi infrastrutture per l'approvvigionamento idrico attraverso la programmazione e realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione degli effetti connessi al fenomeno della siccità, anche al fine di contrastare la dispersione delle risorse idriche. La legge istitutiva prevede che il Piano sia adottato con DPCM, su proposta del MIMS, di concerto con il MITE, il MIPAAF, il MIBAC e il MEF, sentita ARERA e previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata. Aggiornato di norma ogni due anni, il Piano è attualmente articolato in due Sezioni:

- SEZIONE ACQUEDOTTI, i cui obiettivi principali sono:
 - il raggiungimento di adeguati livelli di qualità tecnica;
 - il recupero e ampliamento della tenuta e del trasporto della risorsa idrica, anche con riferimento alla capacità di invaso;
 - la diffusione di strumenti mirati al risparmio idrico negli usi agricoli, industriali e civili.
- SEZIONE INVASI, i cui obiettivi principali sono:
 - il completamento di interventi riguardanti grandi dighe esistenti o dighe incompiute;
 - il recupero e l'ampliamento della capacità di invaso e di tenuta delle grandi dighe e la messa in sicurezza di derivazioni idriche prioritarie per rilevanti bacini di utenza in aree sismiche classificate nelle zone 1 e 2 e ad elevato rischio idrogeologico.

La riforma del Piano Nazionale è uno degli impegni assunti dal governo italiano nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Pertanto, il MIMS sta riflettendo sulle modificazioni normative necessarie e sta valutando la possibilità di proporre un ulteriore stanziamento finalizzato a rifinanziare il Piano nazionale di interventi nel settore idrico previsto dalla L. 205/2017 (art. 1, commi 516 e ss.) 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 particolare, a fronte della già menzionata attuale disponibilità economica del Piano nazionale (1,58 mld €), il potenziale fabbisogno finanziario oggi stimato per il comparto dell'approvvigionamento idrico è pari ad oltre 9 mld € per la sola sezione "invasi" (fonte MIMS su dati delle Autorità di Distretto dei bacini idrografici), a cui deve sommarsi il fabbisogno di infrastrutture per la sezione "acquedotti", che ammonta ad oltre 1200 interventi per circa 10 mld € (fonte ARERA su dati degli Enti di governo degli ambiti territoriali del servizio idrico integrato).

V.10 I PROGRAMMI INNOVATIVI PER LA QUALITÀ DELL'ABITARE (PINQUA)

Il Programma Innovativo per la Qualità dell'Abitare, avviato ai sensi dell'articolo 1 comma 437 e seguenti della Legge 160/2019 e regolato dal Decreto Interministeriale 395 del 16.09.2020 e dal Decreto Direttoriale 15870 del 17.11.2020, risponde all'esigenza di incentivare l'edilizia residenziale pubblica e sociale all'interno di un quadro organico e coerente a tutto il territorio nazionale, innovando il sistema di supporto finanziario e gli strumenti di progetto verso una visione inter-scalare del tema dell'abitare, capace di guardare alle politiche della casa pubblica e sociale come potenziale innesco di un più ampio disegno urbano strategico. Il Programma è promosso al fine di concorrere alla riduzione del disagio abitativo, con particolare riferimento alle periferie e si fonda su cinque linee principali di azione, a cui ricondurre gli interventi e le misure delle proposte:

- riqualificazione e riorganizzazione del patrimonio destinato all'edilizia residenziale sociale e incremento dello stesso;
- rifunionalizzazione di aree, spazi e immobili pubblici e privati anche attraverso la rigenerazione del tessuto urbano e socioeconomico e all'uso temporaneo;
- miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza dei luoghi urbani e della dotazione di servizi e delle infrastrutture urbano-locali;
- rigenerazione di aree e spazi già costruiti, soprattutto ad alta tensione abitativa, incrementando la qualità ambientale e migliorando la resilienza ai cambiamenti climatici anche attraverso l'uso di operazioni di densificazione;
- individuazione e utilizzo di modelli e strumenti innovativi di gestione, inclusione sociale e welfare urbano nonché di processi partecipativi, anche finalizzati all'autocostruzione.

Tali obiettivi, definiti prima della pandemia da COVID-19, hanno assunto nel corso degli ultimi 18 mesi un ulteriore e più intenso significato, a partire dall'emergenza abitativa il cui fabbisogno, secondo la ricerca 2020 di Federcasa e

Nomisma, è stimabile in 1 milione e 475mila famiglie italiane (5,6% del totale) che vivono in condizioni di disagio abitativo (783mila in disagio acuto, 692 mila con disagio grave). Al disagio legato alle condizioni economiche (progressiva impossibilità a sostenere i costi per affitto o per le spese legate all'abitare) si è aggiunta una forma di fragilità legata all'inadeguatezza dello stock abitativo - pubblico e privato - rispetto alle esigenze contemporanee.

Questa fase di emergenza ha costretto inoltre a porre attenzione, tra gli altri aspetti, alle dimensioni medie degli alloggi italiani, sensibilmente più basse della media europea, alla carenza di dotazioni urbane e di servizi connessi all'abitare, elementi che nei tempi del confinamento si sono rivelati fattori fortemente critici. Si stima che il disagio abitativo debba esser affrontato dall'edilizia residenziale pubblica e sociale con la costruzione di circa 200mila nuovi alloggi, che porterebbero il numero complessivo oltre il milione di abitazioni a disposizione delle classi sociali più deboli. Questo anche nella direzione dei programmi *Housing First* che individuano nella 'casa' il primo fattore della coesione sociale e che in alcuni Paesi europei hanno già prodotto significativi risultati in termini di inclusione.

La sfida che il PINQUA affronta coinvolge tanto gli aspetti specifici dell'abitare (a partire dall'equità sociale e dall'adeguamento tecnologico) quanto gli impatti che la rinnovata attenzione a questi temi può sviluppare, soprattutto per quanto riguarda la sostenibilità, la rigenerazione e la sicurezza delle aree marginali e periferiche. Il tema dell'abitare viene in questo modo interpretato entro una visione incrementale e progressiva, in un percorso/processo/progetto partecipato da amministrazioni diverse in cui l'obiettivo non è più solo la qualità dell'elemento 'casa', bensì le trasformazioni virtuose che interventi di miglioramento dello stock edilizio possono innescare, agendo sugli assetti socioeconomici e fisico-spaziali degli abitati contemporanei. Si tratta, letta in questa prospettiva, di una iniziativa trasversale e intersettoriale, di importanza strategica, sviluppata in seno al MIMS che intercetta, in maniera operativa, alcune linee d'azione prioritarie fondate sui concetti chiave di innovazione, sostenibilità, resilienza.

FOCUS

Enti beneficiari e interventi finanziati

Il Programma è rivolto a Regioni (anche come soggetti aggregatori di strategie di intervento coordinate con i Comuni), Città Metropolitane; Comuni sede di Città Metropolitane, Comuni capoluoghi di provincia, Città di Aosta, Comuni con più di 60.000 abitanti. Agisce verso obiettivi quantitativi e qualitativi, sostenendo finanziariamente:

- interventi di cui all'art. 3, comma 1, lettere b), c), d) e f) del d.P.R. 380/2001, ovvero: i) interventi di manutenzione straordinaria; interventi di restauro e di risanamento conservativo; interventi di ristrutturazione edilizia; interventi di ristrutturazione urbanistica. Gli interventi di cui alla lettera e), ovvero gli interventi di nuova costruzione, quelli di trasformazione edilizia e urbanistica del territorio non rientranti nelle categorie definite alle lettere precedenti, possono essere ammessi a finanziamento solo in maniera residuale e per specifiche operazioni di densificazione;
- interventi di auto-recupero;
- interventi coerenti con quelli di cui alla delibera CIPE 22 dicembre 2017 n. 127 riguardante l'edilizia residenziale pubblica, ovvero l'aggiornamento degli indirizzi programmatici: i) per l'utilizzo delle risorse finanziarie residue destinate ad edilizia convenzionata/agevolata, nonché per sopperire con interventi straordinari nel settore dell'edilizia residenziale alle esigenze più urgenti, anche in relazione a pubbliche calamità; ii) riguardanti la recente normativa tecnica di settore (es. coerenza con le