



Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2022

DOC LVII, n. 5 - Allegato V

Dossier n° 580 - Schede di lettura
14 giugno 2022

Informazioni sugli atti di riferimento

DOC:	LVII, n. 5 - Allegato V
Titolo:	Documento di economia e finanza: Dieci anni per trasformare l'Italia - Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti" (cosiddetto allegato infrastrutture)
Iniziativa:	Governativa
Commissioni competenti:	VIII Ambiente, IX Trasporti
Sede:	referente

Premessa

L'**Allegato Infrastrutture** rappresenta il documento ufficiale di **pianificazione della mobilità** e di **individuazione delle infrastrutture prioritarie** per lo sviluppo del Paese (nelle more, rispettivamente, dell'adozione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica - **PGTL** e del Documento Pluriennale di Pianificazione - **DPP**), così integrando le condizioni di pianificazione di dettaglio necessarie per fruire dei fondi europei 2021-2027.

Nell'ultimo anno, il MIMS ha inteso impostare un **cambiamento** significativo di rotta, nell'ottica della **sostenibilità ambientale** e in linea con le priorità politiche dell'Unione europea (*Green Deal*, pacchetto "Fit for 55") e dell'ONU (*Agenda 2030*).

Il documento è composto da tre sezioni e un'appendice, nelle quali, rispettivamente, si riportano:

1. le linee programmatiche di azione;
2. gli aggiornamenti dei documenti di settore e dell'Allegato Infrastrutture del luglio 2021;
3. una sintesi del quadro delle risorse e degli interventi prioritari;
4. una sintesi del quadro normativo europeo in materia.

I. Gli obiettivi strategici della politica delle infrastrutture e della mobilità

Le linee programmatiche per lo sviluppo di infrastrutture e sistemi di mobilità sostenibili

Il documento dà conto delle iniziative messe in campo dal MIMS nel corso dell'ultimo anno, al fine di integrare la **sostenibilità** nelle politiche di settore.

A tal fine, le principali direttrici dell'azione ministeriale sono state:

- l'attenzione allo sviluppo dell'**intermodalità** dei trasporti e delle cosiddette **azioni "A-S-I"**, finalizzate cioè ad evitare viaggi sostituibili ("*Avoid*"), favorire l'uso di modalità di trasporto più efficienti ("*Shift*") ed aumentare efficienza e sicurezza dei sistemi di trasporto ("*Improve*");
- il **superamento del divario infrastrutturale** tra Nord e Sud del Paese;
- l'implementazione della **qualità**, dell'**efficienza** e della **sicurezza** del **TPL**;
- l'adozione di nuovi strumenti di progettazione e di **Linee guida** per la redazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica e per il **coinvolgimento della società civile**;
- la realizzazione di **infrastrutture più sostenibili e resilienti** ai rischi sismici e geologici.

Funzionali al perseguimento delle predette finalità sono, da un lato, la **semplificazione** delle procedure amministrative e, dall'altro, la costruzione di un sistema informativo **integrato e trasparente**.

La selezione delle infrastrutture e il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

L'Allegato Infrastrutture 2022 - come già il precedente - mostra un **approccio integrato e multidisciplinare** allo **sviluppo sostenibile**, selezionando gli investimenti pubblici più utili a tale scopo. Ciò è, del resto, in linea anche con il nuovo regolamento di disciplina del CIPESS, che impone di tener conto, nelle istruttorie, degli obiettivi di sviluppo sostenibile (**SDGs**).

In attuazione degli impegni presi con il PNRR, poi, si dà conto del disegno governativo di legge delega per la **riforma del Codice dei contratti pubblici** , tra i cui principi e criteri direttivi figura anche la promozione degli investimenti in **tecnologie verdi e digitali** .

L'approccio adottato dal MIMS nella pianificazione, programmazione e progettazione a medio-lungo termine si basa sul "**Piano processo**", un metodo **innovativo** che parte dal recepimento degli obiettivi posti a livello internazionale, europeo e nazionale e mira a rendere l'Italia un Paese più accessibile anche per i mercati esteri. In questo senso, il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (**CISMI**) recentemente istituito nel MIMS fornirà un contributo rilevante nella pianificazione.

Fondamentali per la riuscita di tale approccio sono due documenti: il Piano generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) ed il Documento Pluriennale di pianificazione (DPP):

- il **PGTL** è un Piano integrato multisettoriale, che si pone come fine ultimo il **superamento del divario infrastrutturale** nel Paese (per finanziare tali interventi, il MEF ha istituito il **Fondo perequativo infrastrutturale**, con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033). Esso si integra con i **Documenti strategici settoriali**, che sono piani di dettaglio relativi alle diverse modalità di trasporto (v. Parte II):
 - il Documento strategico della mobilità ferroviaria;
 - il Documento strategico delle strade e autostrade;
 - il Piano nazionale della sicurezza stradale;
 - i Contratti di programma con RFI ed Anas;
 - il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica;
 - il Piano nazionale del *cold ironing*;
 - il Programma nazionale della sicurezza marittima;
 - i Piani di gestione dello spazio marittimo;
 - il Piano nazionale degli aeroporti;
 - il Piano generale della mobilità ciclistica;
 - i Programmi per l'abitare sostenibile;
 - il Piano per la tutela delle risorse idriche;
- il **DPP** contiene la programmazione e la **selezione delle opere** nel rispetto dei vincoli di spesa e in coerenza con gli obiettivi e le strategie generali definite dal PGTL, nonché i progetti di fattibilità delle opere e i criteri per le valutazioni *ex post*. Tali operazioni sono svolte secondo le "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche", del 2017, che definiscono la metodologia per la valutazione *ex ante* dei fabbisogni infrastrutturali, tenendo conto del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e climatici, nonché del principio **DNSH**.

A contribuire alla qualità della pianificazione concorrono, poi:

- il **Dibattito Pubblico** previsto come obbligatorio per le grandi opere dal 2018, nonché l'attività della neoistituita Commissione nazionale per il dibattito pubblico;
- il coordinamento della programmazione nazionale con quella **regionale e metropolitana**;
- l'operato di specifiche **Commissioni tematiche** nominate dal MIMS (per tutte, la "Commissione Finanza per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili", la "Commissione Cambiamenti climatici, Infrastrutture e Mobilità Sostenibili" e la "Commissione di studio sul Trasporto Pubblico Locale"), nonché la Struttura organizzativa per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture (**STEMI**);
- le politiche di **mobility management** e l'azione dei relativi *manager*;
- infine, un'attività capillare di revisione delle scelte (**project review**) e di **monitoraggio** dell'attuazione degli interventi.

La rete europea TEN-T e il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti

Le reti europee di trasporto TEN-T

Com'è noto, la politica europea per lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T) individua una rete allargata delle infrastrutture da realizzare con un orizzonte temporale **2050 (Comprehensive network** o rete Globale) ed una rete ristretta costituita dalle infrastrutture a maggior valenza strategica da completare entro il **2030 (Core network** o rete Centrale).

L'Italia è interessata da **quattro** dei nove "**Core Network Corridor (CNC)**": il Corridoio Mediterraneo, il Corridoio Reno-Alpi, il Corridoio Baltico-Adriatico e il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Su tali corridoi, sono state individuate oltre **500 opere** da realizzare prevalentemente entro il **2030**, per una stima di circa **152 miliardi** di euro.

Nell'attuale fase di **revisione** della mappa della rete TEN-T, tra le priorità del Paese rientrano:

- l'inclusione del porto di Civitavecchia nella rete dei porti **Core**;
- il completamento della dorsale adriatica;
- la specializzazione delle linee ferroviarie della rete **Core** dedicate al traffico passeggeri e merci;
- l'inclusione della parte mancante della sezione stradale e ferroviaria Jonica nella rete di rango **Comprehensive**;

- l'ampliamento della rete dei nodi urbani interessati;
- la conversione delle Autostrade del Mare con vincoli meno stringenti per i porti;
- infine, il riallineamento delle vie di accesso al valico del Brennero, alla Torino Lione, nonché la Venezia-Trieste.

Il nuovo Connecting Europe Facility (CEF) 2021-2027

Nel documento si legge che a luglio 2021 è entrato in vigore il nuovo **Regolamento CEF 2.0**, che reca **33,71 miliardi** di euro per finanziare lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e ad alte prestazioni nei settori dei trasporti, del digitale e dell'energia, nel periodo **2021-2027**.

Sempre nel 2021, inoltre, è stato approvato il programma dei primi **tre bandi annuali fino al 2023** della dotazione di **7 miliardi** di euro, destinati 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. Nella seconda parte del 2022 e nel 2023 sono previsti due bandi di pari entità per iniziative simili.

Il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

Nell'ambito della politica di coesione europea, il MIMS gestisce, altresì, i Fondi strutturali europei destinati allo sviluppo infrastrutturale del Paese, quali il **FESR** ed il **PON Infrastrutture e Reti 2014-2020**. Ad essi si affianca, poi, il **REACT EU - Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe**, un ulteriore strumento di sostegno agli Stati membri introdotto nel dicembre 2020.

Allo stato, la nuova dotazione finanziaria totale del Programma è di **1.890 milioni** di euro, di cui 1.496 finanziati dal FESR e 394 dal Fondo di Rotazione nazionale. Il Programma risulta suddiviso in cinque Assi, dei quali due riferiti ad interventi di assistenza alle Autorità di gestione, di *audit* e di certificazione del programma, e tre tematici illustrati di seguito:

- Asse I - Favorire la creazione di uno **spazio unico europeo dei trasporti multimodale** con investimenti nella TEN-T;
- Asse II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto **sostenibili** dal punto di vista dell'ambiente e a bassa emissione di carbonio;
- Asse IV – Ridurre le perdite nelle reti di **distribuzione dell'acqua**, anche grazie alla digitalizzazione e al monitoraggio delle reti.

Il Programma di Azione e Coesione (PAC 2014-2020)

Un ulteriore strumento specificamente volto al **superamento del divario territoriale** è il **PAC**, complementare al PON 2014-2020. Esso persegue la sostenibilità ambientale delle aree portuali delle Regioni interessate, il miglioramento dell'accessibilità delle aree turistiche, privilegiando *asset* fuori dai grandi flussi e il miglioramento dell'efficienza complessiva della logistica integrata, attraverso l'utilizzo di soluzioni ad alto contenuto tecnologico. Complessivamente, nel 2021, il Programma ha finanziato interventi per un totale di **390 milioni** di euro.

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Il SNIT rappresenta l'**insieme di infrastrutture necessarie allo sviluppo del trasporto passeggeri e merci italiano**.

Esso include:

- 48 direttrici ferroviarie, estese su circa 8.800 km, pari al 44 per cento dell'intera rete nazionale;
- 30.600 km di rete stradale e autostradale di rilevanza nazionale ed internazionale;
- le connessioni ciclabili nel Paese e la loro dimensione urbana;
- 16 Autorità di Sistema Portuale preposte ai 58 porti di rilevanza nazionale e non solo;
- 38 strutture aeroportuali;
- i *terminal* multimodali per lo sviluppo del trasporto intermodale e della logistica.

Il superamento del divario infrastrutturale

Il MIMS, con il supporto dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, ha effettuato una **ricognizione** del numero e della classificazione funzionale delle infrastrutture appartenenti ai quattro settori interessati dall'iniziativa, cioè **idrico, istruzione, sanità, trasporti**.

La predetta ricognizione è funzionale, ai sensi del **decreto-legge n. 121 del 2021**, all'individuazione dei criteri di **priorità** e delle azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo dei territori. Gli interventi sono finanziati con il **Fondo perequativo infrastrutturale**, che ha una dotazione complessiva di **4.600 milioni** di euro per gli anni **dal 2022 al 2033**, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033.

Le politiche infrastrutturali per il cambiamento climatico

Con l'approvazione in via definitiva della legge UE sul clima (Regolamento (EU) 2021/1119). l'obiettivo di riduzione netta delle emissioni di gas serra di almeno il **55 per cento** entro il **2030** rispetto ai livelli del 1990 è diventato **vincolante**. Per attuare questo obiettivo la Commissione europea ha presentato un pacchetto di misure in materia di clima, energia, trasporti e fiscalità denominato "**Fit for 55**". Il pacchetto è composto da 17 proposte, di cui 15 normative (revisioni e nuove proposte di direttive, regolamenti e decisioni UE). Per approfondimenti, si veda il *dossier* "[Pacchetto "Pronti per il 55%" \(FIT for 55%\): la revisione della normativa in materia di clima](#)", predisposto dall'Ufficio Rapporti UE della Camera, nonché la documentazione depositata nel corso delle [audizioni informali svolte nella seduta dell'8 marzo 2022](#) dalle Commissioni riunite VIII, IX e X.

Nell'Allegato viene ricordato che ad aprile del 2021 è stata istituita presso il MIMS la **Commissione cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità sostenibili** "con l'incarico, tra l'altro, di predisporre un quadro di analisi sistematico sulle sfide derivanti dai cambiamenti di medio-lungo periodo in ambito tecnologico, ambientale e climatico con riferimento ai settori delle infrastrutture e della mobilità" e che tale Commissione, nel febbraio 2022, ha "presentato il [rapporto conclusivo 'Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità'](#) in cui sono illustrati gli impatti attuali e futuri della crisi climatica sulle infrastrutture e i sistemi di trasporto nazionali e locali, e sono fornite indicazioni sulle potenziali strategie che si possono adottare per ridurre i rischi, mitigare l'effetto delle attività economiche sulle emissioni di gas climalteranti e adattare il sistema infrastrutturale alle nuove condizioni climatiche".

Le **misure di mitigazione e adattamento proposte** nel citato rapporto "sono basate sulle potenziali innovazioni di tipo strutturale e tecnologico (ad esempio, in tema di gestione dei sistemi di drenaggio e di copertura stradale con asfalto drenante), sulla valutazione dei benefici forniti da una maggiore cura degli ecosistemi (ad esempio, la riqualificazione idro-morfologica degli alvei fluviali o il potenziamento del verde per la riduzione del calore in ambito urbano), o sugli investimenti nella conoscenza, attraverso la raccolta e l'elaborazione di dati, modelli e previsioni utili per valutare i rischi e migliorare le politiche. Quanto alle infrastrutture per la logistica, le valutazioni suggeriscono di sviluppare sistemi di distribuzione resilienti agli imprevisti legati alla crisi climatica puntando sulla sicurezza dell'approvvigionamento piuttosto che sulla sua tempestività. Per quanto riguarda gli obiettivi di **decarbonizzazione**, sono indicati gli interventi strutturali di mitigazione delle emissioni inquinanti, soprattutto nei sistemi di trasporto di persone e merci, per favorire lo *shift* modale verso il trasporto sostenibile, considerando che, in questa trasformazione, hanno un ruolo centrale lo sviluppo del sistema ferroviario, la produzione di fonti di alimentazione con sistemi rinnovabili e alternative e i sistemi informatici di comunicazione e tecnologici quali il *Mobility as a service* (MaaS). Per raggiungere tali obiettivi si pone in evidenza l'importanza degli investimenti indirizzati verso l'estensione delle metropolitane e delle reti tranviarie, l'ampliamento del sistema di alta velocità ferroviaria, nonché il miglioramento delle reti ferroviarie regionali e il potenziamento del trasporto pubblico locale a basse emissioni, e l'estensione di piste ciclabili nelle città o di infrastrutture che agevolino la scelta della mobilità attiva in sicurezza. Si sottolinea inoltre come le politiche per agevolare la transizione ecologica dovranno puntare a disincentivare l'uso dei mezzi inquinanti e a incentivare, attraverso sussidi o politiche fiscali, una mobilità sostenibile, ad esempio con il rafforzamento del green public procurement e particolari agevolazioni per gli investimenti sostenibili certificati".

Lo stesso rapporto insiste sulla necessità, oltre che di misure di mitigazione per la **riduzione delle emissioni**, di misure di adattamento per "far fronte ai danni climatici che non potranno essere evitati" poiché è stato stimato che in Italia, nello scenario tendenziale (cioè quello coerente con le misure di *policy* già in atto), **l'impatto economico diretto sulle infrastrutture causato da eventi climatici estremi**, "sarà di circa 2 miliardi all'anno al 2030 e di circa 5 miliardi di euro all'anno al 2050 per le infrastrutture in Italia ... corrispondente ad un aumento di circa 12 volte il valore del danno attuale".

Lo stesso rapporto "mostra che i valori di **rischio climatico** sono maggiori nelle regioni del Nord Italia caratterizzate da una più densa distribuzione infrastrutturale potenzialmente esposta ai futuri eventi climatici estremi", per cui c'è il rischio che, in assenza di adeguate strategie di adattamento, "il cambiamento climatico aumenti le diseguaglianze economiche regionali".

Nel Rapporto si mostra altresì come la **transizione ecologica** (ovvero, il passaggio dallo scenario 'tendenziale' allo scenario 'obiettivo', quest'ultimo caratterizzato da una riduzione delle emissioni del 55 per cento nel 2030 e dall'azzeramento delle emissioni nette nel 2050) farebbe "guadagnare all'Italia, utilizzando una valutazione conservativa, dallo 0,5 al 2,3 per cento del PIL già entro il 2050, in termini di danni evitati (considerando sia gli impatti diretti che quelli indiretti). Gli investimenti aggiuntivi annui per ridurre le emissioni a -55 per cento nel 2030 (rispetto al 1990) e a *net-zero* nel 2050, sono per l'Italia dell'ordine di **16 miliardi** di euro all'anno (da aggiungere a quelli per l'adattamento). Includendo trasporti, reti e infrastrutture energetiche, oltre che l'efficientamento energetico della mobilità e delle infrastrutture esistenti, **l'investimento necessario** potrebbe raggiungere gli **8 miliardi**, circa il 50 per cento del totale annuo. Si tratta dunque di investimenti, sia pubblici, sia privati che andranno stimolati con adeguate politiche di incentivazione, cercando un giusto compromesso tra politiche di sussidio o detassazione e politiche fiscali (tasse o permessi) in modo da mantenere in equilibrio il bilancio pubblico".

Il trasporto passeggeri

Il documento riferisce di un "disaccoppiamento" (**decoupling**) riscontrato, a causa della pandemia da COVID-19, tra andamento dell'economia (**PIL**) e andamento del **traffico passeggeri e merci**: il secondo, infatti, si è ridotto più dell'economia in fase di recessione ma, nella fase di ripresa, ha ripreso a crescere con tassi molto maggiori di quelli del PIL.

Dai dati raccolti dall'**Osservatorio** sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria, attivato dal MIMS, risulta che, in corrispondenza dei periodi di maggiore diffusione del virus, le riduzioni più significative si sono registrate essenzialmente nel traffico veicolare **stradale**, nel traffico **ferroviario** e nel trasporto **collettivo**, con riduzioni dell'80 e finanche del 100 per cento rispetto ai livelli pre-pandemia. Analoghe riduzioni hanno riguardato il traffico **marittimo** ed **aeroportuale**, mentre il traffico **merci** sembra aver risentito **meno degli altri** delle restrizioni imposte.

Il trasporto merci e la logistica

Il documento sottolinea due dati: il primo è che la **logistica** contribuisce per circa **90 miliardi** al PIL italiano, con un'incidenza del 5,2 per cento; il secondo è che nel 2021 l'attività economica ha mostrato **segnali di ripresa superiori alle attese**.

Il sistema logistico nazionale si è, pertanto, rivelato fondamentale nel sostenere il sistema economico italiano nel corso dell'ultimo biennio, per quanto anch'esso interessato dalla sfida della **transizione ecologica**: risulta, infatti, che nel 2019 il trasporto merci era responsabile del 42 per cento delle emissioni di gas serra imputabili ai trasporti.

A tal proposito, il documento segnala che nel settore delle merci è in corso la **transizione** dal trasporto su **gomma** a quello su **rotaia**, nonché l'aumento dell'apertura del mercato con segnali incoraggianti, per quanto risulti, comunque, difficile ridurre stabilmente il ricorso al trasporto stradale. In Italia, infatti, il traffico totale annuo di merci su strada è superiore a **1,05 miliardi di tonnellate**.

Resta, altresì, il dato delle difficoltà riscontrate nelle **catene globali di approvvigionamento** nel biennio 2020-2021, dovute sia alla pandemia che al mutamento dello scenario geopolitico. La conseguenza visibile di ciò è la tendenza delle imprese con catene di fornitura lunghe e complesse a selezionare i propri fornitori in un ambito geografico più ristretto e più stabile, così attuando una sostanziale **rilocalizzazione** della produzione nel Paese di origine.

II. Gli aggiornamenti degli strumenti di pianificazione

Il documento si pone come definitiva manifestazione di **consapevolezza** che tutto il sistema infrastrutturale, dei trasporti, della logistica e del governo del territorio costituisce un unico insieme di fattori di **sviluppo del Paese** e di garanzia di **progresso sostenibile**.

Da questo punto di vista, i vari strumenti programmatici previsti dalla legislazione vigente non possono più essere presi in considerazione in modo isolato e parcellizzato. Va adottato, viceversa, il metodo del "**Piano processo**", che delinea un quadro unitario e coerente delle politiche di settore.

Il PNRR e il Piano nazionale complementare

Com'è noto, nel 2020 la Commissione europea ha istituito il **Next Generation EU** (NGEU), un fondo destinato a favorire la ripresa degli Stati membri dopo la crisi indotta dalla pandemia, mediante un programma di riforme e investimenti - oggetto dei **PNRR** presentati dai singoli Paesi - che dovranno permettere:

- un'accelerazione della **transizione ecologica e digitale**;
- il miglioramento della **formazione** dei lavoratori;
- il conseguimento di una maggiore **equità di genere, territoriale e generazionale**.

Per l'Italia, le risorse assegnate al MIMS ammontano complessivamente a **40,014 miliardi** di euro e, in forza del vincolo imposto dalla Commissione, con esse dovranno finanziarsi progetti da appaltare entro il 2023 e da completare entro giugno **2026**.

Alle predette risorse si sommano, poi, **risorse nazionali complementari** per circa **20 miliardi** di euro, destinate a finanziare quei progetti che, per la loro complessità intrinseca, non potrebbero concludersi entro giugno 2026, e stanziati nel Piano nazionale complementare al PNRR (**PNC**, articoli 1 e 4 del [decreto-legge n. 59 del 2021](#)).

Il MIMS, pertanto, dispone **complessivamente** di **60,124 miliardi** di euro per l'attuazione degli interventi previsti dal **PNRR**.

A tal proposito, nel documento si dà conto del fatto che circa il **98 per cento** delle risorse di competenza del MIMS del NGEU e del PNC sono **già state ripartite** con specifici **decreti ministeriali** e mediante l'aggiornamento, per il biennio 2020-2021, del **Contratto di Programma RFI 2017-2021**.

Quanto ai **57** traguardi ed obiettivi (di cui 47 per investimenti e 10 per riforme) che sono nella responsabilità del MIMS, il documento sottolinea che, per il 2021, sono stati **raggiunti** tutti e 7 i traguardi

previsti, elencati di seguito:

1. riforma per velocizzare le procedure autorizzative per i progetti nei settori del TPL e TRM (Trasporto Rapido di Massa);
2. riforma dell'iter di approvazione Contratto di Programma (CdP) RFI;
3. riforma per velocizzare ed efficientare l'iter di approvazione dei progetti ferroviari;
4. trasferimento della titolarità di ponti e viadotti ai titolari delle strade di primo livello per garantire un processo più efficiente di monitoraggio del rischio e manutenzione delle strutture esistenti;
5. redazione delle nuove Linee guida per la gestione del rischio e il monitoraggio dei ponti esistenti;
6. emanazione del decreto ministeriale di riparto delle risorse dedicate per il supporto alla filiera di autobus elettrici sul territorio nazionale;
7. emanazione del decreto ministeriale di riparto per gli investimenti in infrastrutture per le Zone Economiche Speciali (ZES).

Il MIMS ha avviato, inoltre, un **monitoraggio** su quelle linee di intervento per le quali, dopo gli atti di attribuzione di **risorse** alle **regioni** e agli **enti locali**, si prevedono ulteriori fasi al fine dell'effettiva implementazione delle misure (si pensi al rinnovo delle flotte del TPL, ai progetti relativi al TRM, alla mobilità ciclistica).

In generale, al fine di seguire l'attuazione del piano, nei prossimi mesi sarà pienamente operativa e a disposizione del MIMS la **piattaforma informativa**, sviluppata *in-house*, che prevede meccanismi di **early warning** per avvisare con congruo anticipo dell'avvicinarsi della scadenza prevista per ogni singola sottofase, nonché la pubblicazione dei dati principali e dei relativi **key performance indicators** (KPI) in modalità aperta al fine di garantire trasparenza, condivisione e partecipazione dei cittadini e delle imprese.

Quanto, infine, al raggiungimento dei **7 traguardi (4 riforme e 3 investimenti)** previsti per il **2022**, nel documento si legge che, alla data del 31 marzo 2022, risultano **raggiunti** due traguardi previsti in scadenza entro il primo trimestre 2022:

- M2C4-27 Riforma 4.1 - Semplificazione normativa e rafforzamento della *governance* per la realizzazione di investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento **idrico**;
 - M5C2-19 Investimento 2.3 - Programma innovativo per la **qualità dell'abitare**;
- e una *milestone* con scadenza a dicembre 2022:
- M3C2-1 Riforma 1.1 - Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica in ambito **portuale**.

Il Piano di ripartizione delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027

Il documento fa riferimento alle **Linee guida di indirizzo strategico** predisposte dal MIMS ai fini della ripartizione delle risorse del **Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2021-2027 (FSC)**. Nell'ambito dell'area tematica "Mobilità e Infrastrutture Sostenibili", una particolare attenzione è riservata a quei settori che non hanno ricevuto finanziamenti significativi nell'ambito del programma NGEU e del PNC, nonché agli interventi che privilegino:

- la manutenzione e la sicurezza delle infrastrutture;
- la dimensione *green*;
- la dimensione *digital*;
- le grandi aree urbane;
- i rapporti con le aree interne.

Sulla base di tali Linee guida, il **CIPESS** ha adottato la delibera n. **1** del **2022**, che ripartisce **4,680 miliardi** di euro per l'area tematica "Mobilità e infrastrutture sostenibili", divisi in:

- 3,689 miliardi di euro per 41 interventi bandiera di immediato avvio lavori;
- 0,408 miliardi di euro per 1 intervento bandiera nell'ambito CIS ferroviario Messina-Catania-Palermo;
- 0,582 miliardi di euro per 164 interventi locali di immediato avvio lavori.

Nello specificare che la quota parte ferroviaria ed idrica è **addizionale** ai fondi infrastrutture PNRR mentre la parte stradale è **complementare**, e che i soggetti attuatori nazionali (RFI, ANAS e AdSP) hanno il compito di realizzare quasi i **due terzi** dell'importo totale, nel documento si legge che il MIMS ha svolto il ruolo di **interfaccia operativa** tra il Ministero del Sud e la coesione territoriale e le regioni nelle quali tali opere si realizzeranno.

Di seguito, la tabella riepilogativa presente nel documento:

TABELLA II.2.1: ANTICIPAZIONE FSC PER AREA GEOGRAFICA, LINEA DI INTERVENTO E IMPORTO						
LINEA DI INTERVENTO /AREA	OPERE BANDIERA		OPERE E INTERVENTI LOCALI			TOTALE
	N.	IMPORTO X 1000 €	N.	IMPORTO X 1000 €	N.	IMPORTO X 1000 €
Centro-Nord	15	697 590	11	40 865	26	738 455
Strade	9	402 620	10	28 865	19	431 485
Ferrovie	5	279 970	1	12 000	6	291 970
Altri	1	15 000			1	15 000
Mezzogiorno	27	3 399 807	153	541 823	180	3 941 630
Strade	16	1 564 027	94	348 917	110	1 921 944
Ferrovie	9	1 387 000			9	1 387 000
Idrico	1	115 000	54	160 346	55	275 346
TRM	1	333 780	2	19 000	3	352 780
Altri			3	13 560	3	13 560
Totale	42	4 097 397	164	582 688	206	4 680 085

Il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria

Il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria (DSMF) è stato redatto dal MIMS a dicembre 2021 e, a **marzo 2022**, ha **recepito i pareri** espressi dalle Commissioni parlamentari competenti e dalla Conferenza unificata.

Una volta approvato nella sua versione definitiva, esso sarà sottoposto ad **aggiornamento** con cadenza triennale o comunque in caso di mutamento degli scenari di carattere eccezionale.

Il DSMF risulta così strutturato:

- gli **obiettivi strategici** della politica delle infrastrutture e della mobilità alla luce delle **esigenze di mobilità** di persone e merci:
 - le linee programmatiche per lo sviluppo delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità;
 - assi strategici ferroviari nell'ambito della rete europea TEN-T e del SNIT;
 - tendenze attuali e prospettive della domanda di trasporto ferroviario;
- le risorse disponibili e gli indirizzi strategici per i **contratti di programma 2022-2026**:
 - il quadro generale dei contratti di programma;
 - le risorse disponibili;
 - i programmi strategici in materia di mobilità ferroviaria;
- le **metodologie di valutazione ex ante, in itinere ed ex post**:
 - i criteri di selezione *ex ante*;
 - le analisi *ex post* degli effetti dei programmi e degli interventi;
 - i criteri di valutazione delle *performance* del gestore e le relative premialità e penalità;
 - la valutazione *in itinere* tramite gli aggiornamenti del documento strategico.

Il documento richiama anche la disciplina vigente in materia di **programmazione degli investimenti** nell'infrastruttura **ferroviaria** nazionale.

In proposito, in forza del decreto legislativo n. 112 del 2015, i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura e lo Stato sono disciplinati da un **atto di concessione** e da uno o più **contratti di programma** (CdP) - questi ultimi stipulati per un periodo minimo di cinque anni.

Gli interventi relativi alla manutenzione, al rinnovo e alla sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria sono individuati, appunto, nel **DSMF**, come previsto dall'art. 5 del decreto-legge n. 152 del 2021 (cosiddetto decreto adeguamento PNRR). In tale documento - che ha validità, di norma, **quinquennale** -, il MIMS illustra:

- le esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia;

- le attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete;
- i criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi;
- i necessari *standard* di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici.

Il **DSMF** contiene, altresì, la descrizione degli **assi strategici** in materia di mobilità ferroviaria, con particolare riferimento a:

- programmi di sicurezza e di resilienza delle infrastrutture;
- programmi di sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni della rete SNIT di primo e secondo livello;
- interventi prioritari sulle direttrici, nonché' interventi prioritari da sottoporre a revisione progettuale;
- attività relative al Fondo per la progettazione degli interventi e le relative indicazioni di priorità strategica;
- individuazione delle priorità strategiche relative ai collegamenti di ultimo miglio dei porti e degli aeroporti;
- localizzazione degli interventi, con la specifica indicazione di quelli da realizzarsi nelle regioni del Mezzogiorno;
- le linee strategiche delle sperimentazioni relative alle innovazioni tecnologiche e ambientali;
- la ricognizione dei fabbisogni per la manutenzione e i servizi per l'infrastruttura ferroviaria;
- le metodologie di valutazione degli investimenti, con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale e sociale ed alla accessibilità per le persone con disabilità;
- i criteri di valutazione delle *performances* del gestore e delle relative penalità.

I piani e gli investimenti per la sicurezza stradale

Con riferimento alla tematica della sicurezza stradale, il documento si sofferma sui contenuti del **Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030 (PNSS)** e sugli strumenti a disposizione per la messa in sicurezza delle strade secondarie (per approfondimenti, si rinvia al testo dell'[A.G. 323](#) ed al relativo [dossier](#)). Partendo dal **PNSS** - il cui contenuto, disciplinato dalla legge n. 144 del 1999, sarà fortemente integrato con le previsioni di cui alla programmazione strategica dell'ONU (*Resolution by the General Assembly - 74/299 Improving global road safety – 2/9/2020*) e della Commissione europea (*EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"*) -, la sua preparazione è stata anticipata dall'emanazione delle Linee guida generali e di attuazione del Piano, sui cui le **Commissioni** competenti di Camera e Senato hanno espresso **parere favorevole**, nonché dal decreto interministeriale n. 29 del 7 febbraio 2022, di approvazione delle predette Linee guida. Nell'*iter*, è poi prevista la futura acquisizione del parere della Conferenza Unificata e l'approvazione da parte del CIPESS.

L'obiettivo generale stabilito dalle Linee guida è la **riduzione** delle vittime e dei feriti gravi del **50 per cento** entro il **2030**, mediante l'intervento su linee strategiche specifiche per le categorie a maggior rischio (ciclisti, pedoni, utenti delle due ruote motorizzate, bambini e over 65) e su linee strategiche generali per l'intero sistema.

Sono poi individuate alcune **tendenze in atto**, meritevoli di azioni specifiche nel futuro, quali:

- l'invecchiamento della popolazione;
- la diffusione di veicoli automatici, la *shared mobility* e il concetto di *Mobility as a System* - MaaS;
- il traffico merci e l'*e-commerce*;
- la riqualificazione degli spazi urbani adibiti alla mobilità.

Ai fini del monitoraggio e del miglioramento delle strategie del Piano, il riferimento è a **quattro** tipologie di **indicatori**:

- indicatori di **esposizione al rischio**;
- indicatori di processo (**avanzamento degli interventi**);
- indicatori di **prestazione di sicurezza** (*Safety Performance Indicators*);
- indicatori di **impatto** (incidenti, feriti e morti).

Quanto, invece, all'attuazione, da parte del MIMS, del programma di **messa in sicurezza e aumento della resilienza** della rete stradale **secondaria** (strade regionali, provinciali e delle città metropolitane), il documento dà conto dell'avvenuto stanziamento di **oltre 12 miliardi** di euro. Le risorse ripartite dall'anno in corso consentono, altresì, di poter intervenire su tratte in gestione ai **Comuni**, secondo un principio di **sussidiarietà**, qualora:

- le tratte in oggetto insistano su una linea di continuità territoriale o funzionale di percorso;
- sia formalizzato un accordo tra gli enti interessati;
- rimanga fermo il ruolo di soggetto attuatore in capo all'ente destinatario delle risorse (regione, provincia o città metropolitana).

Infine, nel documento si sottolinea che, negli interventi di messa in sicurezza di **ponti e viadotti**, possano rientrare come **opere accessorie** la sistemazione delle eventuali vie secondarie transitabili dalla mobilità

leggera, quali ciclovie o zone interamente pedonali, in quanto rientranti nel novero delle opere di protezione dell'utenza debole e di facilitazione alla transizione verso la mobilità dolce.

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

Anche nel biennio 2021-2022 il MIMS ha continuato ad investire sulla **competitività** del **sistema portuale nazionale**, in linea con quanto già stabilito nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) del 2015 e nei decreti legislativi n. 169 del 2016 e n. 232 del 2017. In particolare, l'azione del MIMS si è concentrata sul raggiungimento dei seguenti **obiettivi**:

a) il **miglioramento della governance portuale**, mediante:

- l'aggiornamento e la strutturazione dell'articolazione territoriale di alcune Autorità di Sistema Portuale (AdSP);
- la revisione delle reti TEN-T europee;

b) la **semplificazione** e lo **snellimento delle procedure**, con l'entrata in vigore:

- del d.P.R. n. 235 del 2021, concernente il Regolamento recante disciplina dello Sportello unico doganale e dei controlli (SUDoCo);
- del decreto-legge n. 121 del 2021 che, all'art. 4, comma 1-*septies*, semplifica i procedimenti amministrativi per l'approvazione del documento di programmazione strategica delle AdSP;

c) il **potenziamento infrastrutturale** dei **porti** nazionali. Sul punto, il documento ricorda che gli interventi previsti nel PNRR, nel PNC, nell'ultima Legge di bilancio e nella ripartizione del Fondo per la progettazione di fattibilità, hanno visto l'allocazione di ingenti risorse per gli scali nazionali nei 10 programmi di intervento previsti negli Allegati Infrastrutture degli anni precedenti, finalizzati:

- all'incremento dell'accessibilità marittima e terrestre;
- agli aumenti selettivi di capacità;
- alla digitalizzazione;
- alla resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici;
- alla sostenibilità ambientale;
- al potenziamento dei terminal passeggeri degli scali nazionali.

Con specifico riferimento al tema dell'accessibilità e del potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri, il documento segnala, rispetto alle previsioni del PSNPL, l'**incremento di risorse** pari a **471 milioni** di euro a copertura del "Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete" nell'ambito dell'aggiornamento 2020-2021 del CdP Infrastrutture con RFI;

d) l'aumento della **sostenibilità ambientale**, con lo stanziamento di:

- 700 milioni di euro nel PNC per l'elettificazione delle banchine portuali;
- una linea di finanziamento a valere sulle risorse del PNRR, gestita dal MITE per l'efficientamento energetico e la gestione dei rifiuti nei porti (*green ports*);
- 800 milioni di euro per il rinnovo del naviglio al fine di supportare e velocizzare la transizione nell'utilizzo di combustibili marini alternativi.

Il documento ricorda, al proposito, che è in dirittura d'arrivo la **riforma** inerente la **semplificazione** delle procedure di autorizzazione per gli impianti di **cold ironing** nei porti;

e) il rafforzamento di **competitività** e **concorrenza**. Sul punto, il documento segnala che sono in corso:

- l'elaborazione del regolamento recante la nuova disciplina delle concessioni portuali;
- l'implementazione delle ZES e delle ZLS;

f) lo **shift modale delle merci**, mediante lo stanziamento delle risorse per la proroga sino al 2026 delle misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus.

Il Piano Nazionale del cold ironing

Il documento ricorda che il **cold ironing** (inserito nella Missione 3 – Infrastrutture per una mobilità sostenibile, Componente 2 – Intermodalità e logistica integrata, del PNRR) è una misura introdotta dalla direttiva 2014/94/UE (cosiddetta direttiva **DAFI** - *Directive Alternative Fuel Initiative*), la quale, al fine di ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale del settore dei trasporti, prevede la realizzazione **entro il 31 dicembre 2025** di una rete di fornitura di elettricità lungo le coste.

L'unica soluzione per eliminare le emissioni atmosferiche ed il rumore in porto è, infatti, l'elettificazione delle banchine mediante il **cold ironing** - e quindi, a monte, il potenziamento della Rete Elettrica Nazionale.

Il **Piano Nazionale del cold ironing** costituisce il documento di pianificazione strategica e programmazione riguarda, allo stato, **34 porti** (di cui 32 facenti parte della rete TEN-T), **12** dei quali sono considerati **prioritari** in quanto, da un lato, maggiormente interessati dal traffico crocieristico e dall'impatto ambientale che questo comporta e, dall'altro, in parte già predisposti per connettersi alla rete elettrica terrestre, consentendo così l'ultimazione rapida dei lavori: Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Bari, Ravenna, Venezia- Marghera, Trieste e Cagliari.

Con il DM MIMS n. 330 del 13 agosto 2021, sono state destinate, per la realizzazione degli interventi di *cold ironing*, il 48,3 per cento delle risorse alle regioni del Sud e il 51,7 per cento delle risorse alle regioni del Centro–Nord, per un valore complessivo di 700 milioni di euro.

Sono, altresì, previste delle **semplificazioni procedurali** nei processi autorizzativi per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio (M3C2-4), intervento da conseguire **entro fine 2022**: l'articolo 33 del decreto-legge n. 36 del 2022 (cosiddetto decreto PNRR-2), infatti:

- qualifica come di **pubblica utilità** e caratterizzati da **indifferibilità** e **urgenza** i progetti destinati alla realizzazione di opere e impianti di elettrificazione dei porti nonché le opere e le infrastrutture connesse, necessarie o comunque indispensabili alla costruzione, alla elettrificazione e all'esercizio degli impianti stessi;
- assoggetta i predetti interventi (fatti salvi i soli provvedimenti di competenza del Ministero dell'interno in materia di prevenzione incendi) ad una **autorizzazione unica**, rilasciata dalla regione competente all'esito di una conferenza di servizi.

Il Piano per l'ammodernamento dei mezzi strumentali del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera

Nell'esercizio della propria competenza in materia di "Ordine pubblico e Sicurezza - Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste", il MIMS esercita, per il tramite delle **Capitanerie di Porto – Guardia Costiera**, il coordinamento strategico nella programmazione di interventi infrastrutturali direttamente connessi all'efficientamento dell'organizzazione **SAR** (*Search and Rescue*),

In quest'ottica, nel corso dei precedenti esercizi finanziari le Capitanerie di Porto sono state destinatarie di risorse finalizzate a consentire:

- l'avvio di un programma decennale per l'ammodernamento e **rinnovamento** in chiave **green** della componente navale costiera (legge n. 234 del 2021);
- la realizzazione dell'**EMSWe** (legge n. 156 del 2021);
- lo sviluppo del processo di **transizione digitale** dei servizi resi all'utenza (legge n. 156 del 2021).

Il Programma Nazionale della Sicurezza Marittima

Il **16 marzo 2022**, il MIMS ha approvato il nuovo **Programma Nazionale della Sicurezza Marittima** contro eventuali azioni illecite intenzionali, nell'ottica del miglioramento della sicurezza dell'intero ciclo delle operazioni commerciali, sia riguardo alla nave, sia all'interfaccia nave/porto.

Negli ultimi anni, infatti, è emersa la necessità di adeguare e semplificare il contenuto del precedente documento del 2007, alla luce:

- dell'introduzione di **controlli obbligatori** sulle navi e nei porti degli Stati membri dell'Unione europea;
- dell'implementazione dei sistemi di **Cyber Security**;
- del crescente fenomeno della **pirateria marittima**;
- della necessità di **snellire** e **digitalizzare** le attività amministrative inerenti i traffici marittimi;
- dell'ulteriore esperienza maturata dal personale del Corpo delle Capitanerie di Porto nelle **attività ispettive** sulla flotta nazionale e negli impianti portuali dello Stato.

I piani di gestione dello spazio marittimo

Si ricorda che il processo di pianificazione dello spazio marittimo è stato avviato in Italia con il [D.Lgs. n. 201 del 2016](#), di recepimento della direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo con l'intento di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime (c.d. **economia blu**), lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine.

A tal fine, il citato decreto ha introdotto una **'governance multilivello'** e individuato il MIMS quale Autorità competente.

Con il [D.P.C.M. 1 dicembre 2017](#) sono poi state approvate le Linee guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo (PGSM).

Nel documento in esame si ricorda che, allo stato attuale, i **PGSM** sono in fase di **redazione**, cui seguirà la trasmissione formale alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento politiche dell'UE per la convocazione del Tavolo interministeriale di coordinamento (come previsto dall'art. 6 del D.Lgs. 201/2016), che ne dovrà attestare la corrispondenza alle Linee guida, preliminarmente all'approvazione definitiva che avverrà con decreto ministeriale.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti

Il **Piano Nazionale degli Aeroporti** - inteso come parte del più ambizioso **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica** (PGTL) - costituisce l'atto programmatico di riferimento della rete aeroportuale del Paese all'anno **2030** ed è destinato a sostituire l'attuale, risalente al 2014. E' all'**ENAC** che compete l'aggiornamento e la revisione critica del vecchio Piano, secondo gli indirizzi programmatici definiti dal MIMS e il coordinamento della Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari, curando in parallelo la procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) della nuova rete presso il MiTE.

Lo scopo fondamentale del Piano è proporre un'analisi di sistema della mobilità che valorizzi l'**intermodalità** dei trasporti, soprattutto tra i sistemi ferroviario e aeroportuale.

Il **nuovo** Piano, in fase avanzata di elaborazione, ha il compito di:

- definire le **scelte strategiche** degli **investimenti** nel settore aeroportuale, seguendo i pilastri alla base del **PNRR**;
- definire soluzioni innovative che prevedono l'impiego delle **tecnologie** più avanzate, favorendo il maggior livello di **digitalizzazione**;
- ridisegnare la rete aeroportuale in chiave **ottimizzata** e **sostenibile**, ricorrendo alla realizzazione di nuove infrastrutture subordinatamente alla verifica delle possibili implementazioni sulle dotazioni esistenti, potenziate con le migliori tecnologie disponibili e a fronte di evidenti benefici ambientali;
- porre particolare attenzione:
 - ai temi della **sostenibilità**;
 - alla definizione del **ruolo** dei singoli scali;
 - all'individuazione delle condizioni per una maggiore **intermodalità** dei trasporti;
 - all'implementazione delle **tecnologie avanzate** applicate al trasporto aereo, con particolare riferimento all'aerospazio e all'*urban air mobility* (UAM);
 - alla **pianificazione strategica** per la rete di trasporto aereo minore e di aviazione generale;
 - alla definizione di una **rete nazionale** per l'*air cargo*.

I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile

I PUMS, elaborati da ciascun Comune, sviluppano in un orizzonte temporale **decennale** una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di **sostenibilità** ambientale, sociale ed economica, di **decarbonizzazione**, di **transizione ecologica**, di **efficienza** dei trasporti e di **integrazione** con l'assetto urbanistico e territoriale.

A tal proposito, il documento ricorda che, con D.M. n. 397 del 2017, è stato istituito presso il MIMS un **Tavolo Tecnico** di monitoraggio dei PUMS, che ha predisposto una **banca dati** per la verifica di quanti comuni e città metropolitane abbiano ottemperato all'obbligo di dotarsi di PUMS; successivamente, sono stati trasmessi i PUMS dagli enti territoriali al MIMS per una valutazione della **conformità** alle Linee guida, condizione considerata **imprescindibile** per l'ottenimento dei **finanziamenti statali** necessari alla realizzazione degli interventi di sviluppo delle infrastrutture di mobilità urbana, così come del rinnovo del parco mezzi.

La **strategia** della **mobilità sostenibile nelle città** si basa sulle seguenti componenti principali:

- l'implementazione dei sistemi di trasporto rapido di massa (**TRM**), con l'obiettivo di ridurre la quota di ripartizione modale destinata al trasporto privato;
- l'investimento in soluzioni di trasporto innovative e a basso impatto ambientale, con la diffusione di *autobus* a trazione **elettrica** o a **idrogeno** e/o di corridoi infrastrutturali per il transito preferenziale del TPL del tipo *Bus Rapid Transit* (**BRT**);
- l'utilizzo sempre più stringente degli strumenti di pianificazione **integrati** (es. biciplan, Piano della logistica, piano del TPL), al fine di mantenere la **coerenza** delle varie soluzioni realizzate nell'ambito del trasporto di persone e merci con le politiche urbane;
- il raggiungimento di una piena **integrazione** tra le diverse modalità di trasporto, attraverso servizi alla mobilità che, nella logica MaaS (*Mobility as a Service*), ne rendano facile e conveniente l'utilizzo.

Al proposito, il documento segnala che il MIMS ha avviato una riflessione volta a realizzare una **riforma** del **TPL** che possa valorizzare quelle soluzioni di trasporto il più possibile intermodali, connesse e ottimizzate nei percorsi e, prima di tutto, sostenibili dal punto di vista ambientale.

Il rinnovo del materiale rotabile

Il raggiungimento dell'obiettivo di una mobilità urbana sostenibile impone il **rinnovo** dei veicoli del TPL, che costituisce, tra l'altro, una delle misure fondamentali previste dal PNIEC. Di seguito, un riepilogo delle risorse stanziare nell'ambito dei diversi ambiti di intervento.

a. Rinnovo del parco veicolare su gomma:

- **3,88 miliardi** di euro stanziati nel PSN-MS;
 - **460 milioni** di euro, stanziati tra il 2016 e il 2021 nel Fondo Investimenti e nel FSC, per il rinnovo delle flotte degli autobus;
 - **1,915 miliardi** di euro stanziati nell'ambito del PNRR, Missione 2, Componente M2C2, destinati all'acquisto di autobus ad emissioni zero con alimentazione elettrica o ad idrogeno e alla realizzazione delle relative infrastrutture di supporto all'alimentazione;
 - **600 milioni** di euro destinati dal PNC all'acquisto di autobus ad alimentazione a metano, elettrica o ad idrogeno e relative infrastrutture di alimentazione;
 - 5 milioni di euro per il 2022 e 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, per un totale di **96 milioni** di euro, stanziati nel decreto-legge n. 121 del 2021 per l'acquisto di mezzi su gomma per il TPL ad alimentazione alternativa. Lo stesso decreto-legge ha introdotto, nell'ottica della dismissione dei mezzi più obsoleti e inquinanti, il **divieto** della **circolazione** di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di TPL, alimentati a benzina o gasolio:
 - con caratteristiche di Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022 (si ricorda che i veicoli Euro 0 non possono più circolare già dal 1° gennaio 2019);
 - con caratteristiche di Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023;
 - con caratteristiche di Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024.
- b. **Rinnovo del materiale rotabile ferroviario** utilizzato in ambito del **trasporto pubblico urbano e regionale**:
- **1.420 milioni** di euro finanziati da fonti nazionali e FSC;
 - **500 milioni** di euro ripartiti nell'ambito del PNRR, Missione 2, Componente M2C2, per l'acquisto di treni regionali ad alimentazione elettrica o a idrogeno.
- c. **Rinnovo della flotta navale** adibita a **TPL**:
- **262,65 milioni** di euro già stanziati nel 2018 per l'acquisto di unità navali utilizzate per i servizi di trasporto pubblico locale ovvero regionale marittimo, lagunare, lacuale e fluviale oggetto di obblighi di servizio o di contratti di servizio;
 - **80 milioni** di euro specificamente stanziati, nell'ambito del Progetto di rinnovo delle flotte navi *green* del PNC - Sub-investimento II, per il rinnovo della flotta navale per l'attraversamento dello Stretto di Messina.

I servizi digitali alla mobilità e la modernizzazione del TPL

Al fine di conseguire l'obiettivo della transizione verso una **mobilità sostenibile** (c.d. **dolce**), nel documento si sottolinea la necessità di facilitare l'utente nella creazione e nell'uso di viaggi "porta a porta" multimodali e, in generale, nell'aumentare l'attrattività del TPL, obiettivo - questo - conseguibile mediante il lancio dei servizi MaaS e l'uso dell'innovazione tecnologica nel TPL.

A tale scopo, il progetto PNRR **"MaaS for Italy"** (riconducibile all'interno della Componente M1C1 - Digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella PA), dal valore di **40 milioni** di euro, prevede:

- la creazione di una **piattaforma nazionale** su cui gli operatori dei trasporti devono esporre i propri dati e servizi;
- il supporto anche economico alla **digitalizzazione** degli operatori del TPL;
- la realizzazione di **progetti pilota MaaS** in diverse aree metropolitane.

Il **23 febbraio 2022** è stata pubblicata la graduatoria definitiva per il primo *step* attuativo del progetto **"MaaS for Italy"**. Le città di **Milano, Roma e Napoli** adotteranno per prime il servizio nazionale di **"Data Sharing and Service Repository Facilities"** (DS&SRF) ed ospiteranno un laboratorio di sperimentazione (*Living Lab - Cooperative, connected and automated mobility*) per testare soluzioni innovative di trasporto locale.

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica e i Biciplan

Il **primo** Piano Generale della Mobilità Ciclistica (**PGMC**), previsto dalla legge n. 2 del 2018, è **in fase di predisposizione** da parte del MIMS. Con esso si procederà:

- ad individuare le ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale **"Bicitalia"** e le risorse necessarie, anche facendo ricorso alle risorse da PON, POR e FSC;
- a definire gli indirizzi volti ad assicurare il **coordinamento** dell'azione amministrativa delle Regioni e degli enti locali;
- a promuovere la **sicurezza** dei ciclisti ed assicurare l'**interscambio modale**;
- a realizzare in tempi brevi un modello **partecipativo** per lo sviluppo della rete.

La ciclabilità urbana

La citata legge n. 2 del 2018 prevede, altresì, all'articolo 6, che i Comuni non facenti parte delle città metropolitane e le Città metropolitane predispongano e adottino i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati **"Biciplan"**, quali piani di settore dei propri PUMS. A tal fine, nel giugno 2020 sono state approvate le Linee guida per la redazione e l'attuazione del Biciplan.

Numerosi sono gli interventi legislativi che hanno inciso sulla materia, per tutti si segnalano i seguenti:

- con il decreto-legge n. 76 del 2020 è stata introdotta la definizione di "**strada urbana ciclabile**" e la possibilità di individuare corsi ciclabili a **doppio senso di marcia**;
- con il decreto-legge n. 121 del 2021 è stato introdotto per i **monopattini** a propulsione prevalentemente elettrica l'obbligo di segnalatore acustico, nonché degli indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote;
- con il decreto-legge n. 228 del 2021 è stato stabilito che tali monopattini possono circolare nei centri abitati con il limite di **50 km/h** e fuori dei centri abitati solo sulle piste ciclabili e sui percorsi riservati.

Quanto alle risorse stanziare per la progettazione e realizzazione di ciclostazioni e per interventi finalizzati alla sicurezza della circolazione ciclistica, il D.M. n. 344 del 2020 ha stanziato **137,2 milioni** di euro per gli enti locali, i quali vanno ad aggiungersi, da un lato, ai **50 milioni** di euro previsti per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 nel relativo Fondo dalla legge di bilancio per il 2020 (legge n. 160 del 2019) e, dall'altro, ai **150 milioni** di euro ripartiti con il D.M. n. 509 del 2021 nell'ambito del PNRR (Missione 2, Componente M2C2) per la costruzione di km aggiuntivi di piste ciclabili nelle principali città universitarie.

I programmi per l'abitare sostenibile

Il documento evidenzia che **qualità dell'abitare, rigenerazione urbana e sostenibilità ambientale** in coerenza con il principio europeo *Do Not Significant Harm* (DNSH) sono le tre grandi sfide correlate che il MIMS sta sviluppando attraverso l'investimento delle **risorse del PNRR**. In particolare, le iniziative legislative e i finanziamenti sono parte integrante della **Missione 2 (Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica)** e della **Missione 5 (Inclusione e Coesione)**. Sulla stessa linea, il MIMS ha attivato una serie di processi finalizzati a ridefinire il concetto di rigenerazione, anche nella direzione di una **integrazione tra strumenti e possibilità di azione**. A tale riguardo, il documento segnala le seguenti iniziative:

- l'istituzione con decreto n. 441 dell'11 novembre 2021 della **Commissione per la riforma della normativa nazionale in materia di pianificazione del territorio**;

Con [D.M. 11 novembre 2021 n. 414](#), il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha istituito la Commissione per la riforma della normativa nazionale in materia di pianificazione del territorio, standard urbanistici e in materia edilizia, con il compito di presentare al Ministro, entro il termine di sei mesi dalla sua istituzione, una relazione sull'attività svolta nonché uno o più schemi di provvedimento recanti, in particolare, disposizioni di riforma della L. n- 1150/1942 e della normativa attuativa, nonché del D.P.R. n. 380 del 2001.

- l'esame in corso al Senato dei disegni di legge volti all'approvazione di una **nuova legge in materia di rigenerazione urbana**;
- la **riattivazione del Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane (CIPU)** promossa dal MIMS e disposta con [D.P.C.M. 23 novembre 2021](#), che al suo interno ha costituito una cabina di regia con l'obiettivo di integrare un nuovo approccio trasversale alle politiche urbane, al loro coordinamento e alla loro coerenza, anche alla luce della varietà dei programmi per la rigenerazione urbana in capo ad amministrazioni diverse.

Il Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare (PINQuA)

Il documento evidenzia che il Programma nasce con l'obiettivo 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.

Si ricorda che il Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare (PINQuA) è stato istituito dall'art. 1, commi 437-444, della L. n. 160/2019 (legge di bilancio 2020) e poi recepito tra le linee di investimento finanziate con il PNRR, è finalizzato alla **riduzione del disagio abitativo**, con particolare riferimento alle periferie, in un'ottica di sostenibilità e densificazione, e senza consumo di nuovo suolo, con la previsione che i relativi interventi devono seguire il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (**smart city**).

Con [decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 395 del 16 settembre 2020](#) sono state disciplinate le procedure per la presentazione delle proposte, i criteri per la valutazione e le modalità di erogazione dei finanziamenti per l'attuazione del programma, definendo le seguenti cinque linee principali di azione:

- 1) riqualificazione e riorganizzazione del patrimonio destinato all'edilizia residenziale sociale;
- 2) rifunzionalizzazione di aree, spazi e immobili pubblici e privati;
- 3) miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza dei luoghi urbani;
- 4) rigenerazione di aree e spazi già costruiti;
- 5) individuazione e utilizzo di modelli e strumenti innovativi di gestione, inclusione sociale e *welfare* urbano.

In data **4 febbraio 2022** è stata presentata al Parlamento la [Relazione annuale](#) che descrive lo stato di avanzamento del Programma al 31 dicembre 2021.

L'Alta Commissione per la valutazione delle proposte ha applicato, per la prima volta in modo esplicito, il principio del "non arrecare danno significativo all'ambiente" (**DNSH**).

Ai sensi del D.M. 7 ottobre 2021, n. 383, gli **interventi ammessi a finanziamento sono stati complessivamente 159**, per un **totale di 2,82 miliardi di euro**. Ha contribuito all'integrazione dei fondi

inizialmente previsti l'inserimento del PINQuA nella Missione 5 Componente 2 Investimento 2.3 del PNRR per un importo complessivo di **2,8 miliardi** di euro, di cui 477 milioni di risorse nazionali a legislazione vigente.

Ai sensi del comma 6-*bis* dell'art. 2 del D.L. n. 77 del 2021, alle regioni del Mezzogiorno deve essere riservata una quota pari al **40 per cento** degli stanziamenti previsti. Per una descrizione delle risorse complessive assegnate con il PINQuA alle singole regioni da parte del MIMS si rinvia al seguente [link](#).

Sui risultati al primo trimestre del 2022 del PINQuA, anche con riferimento ad alcuni progetti selezionati, si veda il [Rapporto "PINQuA – Progetti e prime evidenze"](#), pubblicato sul sito *web* del MIMS.

Il documento in esame sottolinea che l'impegno che l'Italia si è assunta per l'accesso ai fondi è la realizzazione (come nuova costruzione o riqualificazione), nel periodo 2021-2026, di **più di 10.000 unità abitative e 800.000 metri quadrati di spazi pubblici**.

I progetti finanziati hanno l'ambizione di essere intesi come emblematici di un **cambio di paradigma** sui temi dell'abitare e della rigenerazione. Si sottolinea, in particolare, che la progettazione intende andare oltre le categorie tradizionali del progetto, strutturando gli interventi intorno ai nuclei tematici dell'**innovazione tecnologica**, dell'**interazione sociale**, della **centralità delle comunità e resilienza dei territori**, e della **sostenibilità economica, sociale e ambientale**.

In linea generale i progetti PINQuA definiscono gli impatti su una scala ampia, soprattutto in termini di ricuciture delle fragilità fisiche, ambientali e sociali, puntando a diventare "scintille" di innesco di **processi trasformativi di qualità** per tutti i territori italiani. Il livello di intervento va dalla demolizione e ricostruzione alla definizione di progetti che prefigurano scenari di manutenzione, recupero e rigenerazione del patrimonio.

Nel documento si sottolinea che gli elementi di innovazione che i progetti apportano sono frutto di un sistema di rinnovate aspettative riguardanti:

- la necessità di **radicali interventi di rigenerazione sul patrimonio residenziale pubblico**;
- l'esigenza di **nuove tipologie abitative**, capaci di rielaborare i "modelli" tradizionali e rispondere adeguatamente alle rinnovate esigenze dell'abitare, anche in rapporto ai mutati bisogni sociali;
- la domanda di **connessioni digitali** come fattori connaturanti lo spazio residenziale;
- l'importanza di una **progettazione attenta e sensibile verso lo spazio aperto e il verde urbano**;
- l'attenzione alla **rigenerazione di ambiti degradati, dismessi o sotto-utilizzati**, nella direzione di uno sviluppo che tuteli e difenda la risorsa suolo;
- il miglioramento della qualità di vita in termini di **welfare urbano**;
- l'esigenza di nuove definizioni degli assetti della **mobilità locale**, soprattutto in termini di percorsi ciclo-pedonali e richiesta di servizi di diversa natura a supporto dei quartieri residenziali, verso un **modello di città dei 15 minuti**;
- una **forte spinta all'integrazione tra intervento pubblico e operatori privati**;
- l'**ascolto della popolazione** come elemento capace di definire il progetto stesso, nell'ottica di una forte interazione tra assetti fisico-ambientali e aspetti socio-economici.

Il Programma "Sicuro, Verde e sociale: riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica"

Il documento richiama il programma **Sicuro, verde e sociale: riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica** (programma ERP), definito e finanziato dal Piano nazionale complementare (PNC) al PNRR, previsto dall'art. 1, comma 2, lett. c), n. 13 e commi 2-*septies* - 2-*decies* del D.L. n. 59 del 2021.

Il PNC prevede **2 miliardi** di euro per il periodo 2021-2026 per il programma "Sicuro, verde e sociale" per la riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica. Finalità del programma è quella di **incrementare** (anche attraverso interventi di demolizione e ricostruzione) il patrimonio di edilizia residenziale pubblica di regioni, comuni, ex istituti autonomi case popolari, e di enti di edilizia residenziale pubblica aventi le stesse finalità degli ex IACP.

Il [D.P.C.M. 15 settembre 2021](#), in attuazione del D.L. n. 59 del 2021, individua gli indicatori di **riparto**, su base **regionale**, dei 2 miliardi di euro di risorse assegnate per la riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica, stabilisce le modalità e i termini di ammissione a finanziamento degli interventi, disciplina le modalità di erogazione dei finanziamenti ed effettua il riparto tra le regioni e le province autonome delle risorse disponibili dal 2021 al 2026.

Viene ricordato che il Programma intende **affrontare le criticità fisiche, sociali e infrastrutturali del patrimonio di edilizia residenziale pubblica** italiano (circa 710 mila alloggi di proprietà o gestiti da Aziende ex IACP o comunque denominate). I soggetti attuatori corrispondono alle istituzioni che gestiscono il patrimonio, attraverso le regioni.

L'obiettivo è la rigenerazione di tale *stock* edilizio per rendere le abitazioni **sismicamente più sicure, energeticamente più efficienti e meno inquinanti, socialmente più eque**.

Il programma ERP prevede:

- interventi di **efficientamento energetico** su una superficie di immobili ERP pari a 4,5 milioni di mq, pari a circa 1/10 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia;
- una **riduzione del 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;

- una **riduzione** di **emissioni** di CO2 in atmosfera pari a circa 80.000 tonnellate/anno;
- interventi di miglioramento e **adeguamento sismico** su una superficie pari a 1,4 milioni di mq (1/30);
- un **incremento** delle superfici **residenziali** ERP pari a 450.000 mq.

Nel documento in esame si segnala che, come da cronoprogramma, entro il **15 gennaio 2022** sono pervenuti i provvedimenti **regionali** approvativi dei Piani degli interventi ammessi a finanziamento che sono stati approvati dal MIMS, d'intesa con il Dipartimento "Casa Italia".

I disegni di legge sulla rigenerazione urbana in corso di esame al Senato

Il documento in esame dedica poi una particolare attenzione all'esame - attualmente in corso presso la 13^a Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) del Senato - del **nuovo testo unificato dei disegni di legge (A.S. 1131 e abb.) in materia di rigenerazione urbana**, in merito al quale viene sottolineata la "forte azione politica svolta dal MIMS" finalizzata alla definizione e all'approvazione di una nuova legge nazionale in tema di rigenerazione urbana. Viene evidenziato che l'approvazione di tale iniziativa legislativa contribuirebbe a razionalizzare e aggiornare le normative di settore e a **rafforzare una politica nazionale per la rigenerazione urbana**, costruita su una strategia condivisa con le regioni e gli enti locali, nel rispetto delle competenze del Titolo V della Costituzione.

A tale proposito, si segnala che il testo all'esame del Senato, in coerenza con l'obiettivo europeo di **azzeramento del consumo di suolo netto** entro il **2050**, assegna un carattere prioritario ad una serie di azioni, tra le quali:

- favorire il riuso edilizio di aree già urbanizzate e di aree produttive;
- migliorare la permeabilità dei suoli nel tessuto urbano;
- realizzare infrastrutture strategiche per lo sviluppo ecosostenibile del territorio e per la realizzazione di opere di difesa e messa in sicurezza del territorio;
- privilegiare interventi di densificazione urbana;
- applicare il criterio del "saldo zero" del consumo di suolo;
- elevare la qualità della vita dei cittadini;
- favorire la realizzazione di interventi di edilizia residenziale sociale;
- favorire la partecipazione attiva degli abitanti alla progettazione e alla gestione dei programmi di rigenerazione urbana;
- attrarre gli investimenti privati orientati agli obiettivi pubblici della rigenerazione urbana.

Il piano per la tutela delle risorse idriche

L'uso sostenibile e la tutela delle risorse idriche, che rappresenta uno dei pilastri dell'azione di contrasto alla crisi climatica, è l'obiettivo di un Piano nazionale di investimenti finalizzato al finanziamento di infrastrutture strategiche per l'**approvvigionamento idrico primario** a scopo civile, irriguo, industriale ed energetico.

I commi 516-525 dell'art. 1 della legge di bilancio 2018 (**L. n. 205 del 2017**) hanno previsto - 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 - l'adozione, con apposito D.P.C.M., di un **Piano nazionale** di interventi nel settore idrico, aggiornato di norma ogni due anni e articolato in due sezioni: la sezione "invasi" e la sezione "acquedotti".

Nelle more della definizione del Piano nazionale è stata prevista l'adozione di un **piano straordinario** per la realizzazione degli interventi **urgenti** in stato di progettazione definitiva, con priorità per quelli in stato di progettazione esecutiva, riguardanti gli invasi multiobiettivo e il risparmio di acqua negli usi agricoli e civili, alla cui realizzazione è destinata una spesa di **250 milioni** di euro (50 milioni annui per ciascuno degli anni dal 2018 al 2022).

I commi 153-155 dell'art. 1 della legge di bilancio 2019 (**L. n. 145 del 2018**) ha apportato una serie di modifiche ai citati commi 516-525, finalizzate ad accelerare la predisposizione e l'attuazione del Piano nazionale. In particolare, il comma 155 ha autorizzato la spesa di **1 miliardo** di euro (100 milioni per ciascun anno del periodo dal 2019 al 2028) per l'attuazione di un primo stralcio del Piano nazionale di interventi nel settore idrico e per il finanziamento della progettazione di interventi considerati strategici nel medesimo Piano. Lo stesso comma specifica che una quota della spesa autorizzata, pari a 60 milioni annui (quindi complessivamente 600 milioni di euro), è per la sezione "invasi".

In attuazione degli impegni assunti con il **PNRR**, il quadro programmatico è stato oggetto di riforma con il **decreto-legge n. 121 del 2021**.

In particolare i commi 4-*bis* e 4-*ter* dell'art. 2 del decreto-legge n. 121 del 2021 prevedono l'istituzione del **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**, che sostituisce e unifica in un unico strumento programmatico e di pianificazione le sezioni "invasi" e "acquedotti" del previgente Piano nazionale di interventi nel settore idrico.

Nel documento in esame viene ricordato che "è **in corso** la predisposizione dei **decreti attuativi**, finalizzati alla definizione delle modalità e dei criteri per la redazione e l'aggiornamento del Piano e per la sua attuazione".

Con la sezione II della legge di bilancio **2022** ([L. n. 234 del 2021](#)) è stato operato un ulteriore **rifinanziamento** delle risorse destinate al piano, nella misura di **440 milioni** di euro (40 milioni per il 2022 e 400 milioni per gli anni successivi).

Considerando anche le risorse del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese (art. 1, comma 140, della legge n. 232 del 2016, e successivi rifinanziamenti), che nel documento in esame sono quantificate in **327,2 milioni** di euro, il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico risulta quindi alimentato da una **disponibilità totale di 2.017,2 milioni di euro programmati dal 2018 fino al 2033**.

Nel documento in esame viene altresì sottolineato che "il MIMS, ad ulteriore supporto delle politiche già intraprese per lo sviluppo del settore idrico, intende **ampliare** 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, facenti parte del 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".

Le opere commissariate

Il documento in esame ricorda che, in base al decreto-legge cd. "sblocca cantieri" (D.L. 32/2019, modificato dal D.L. 76/2020), sono stati previsti interventi, per la realizzazione di **102 opere pubbliche** e la nomina di 39 commissari straordinari, secondo i seguenti criteri:

- opere previste in documenti di pianificazione strategica, ovvero sinergiche al PNRR;
- opere in avanzato stato di progettazione;
- opere la cui realizzazione consente di determinare significativi impatti socioeconomici e ambientali positivi per i territori di riferimento.

Per quanto riguarda i poteri e le attribuzioni dei **Commissari**, tali aspetti sono disciplinati dai commi 2-5 dell'articolo 4 di tale decreto-legge

Complessivamente, gli interventi individuati riguardano **31 opere ferroviarie, 32 stradali, 3 di trasporto rapido di massa, 3 portuali, 11 idriche e 22 di edilizia statale**.

In attuazione della richiamata normativa sono stati sinora emanati: il **DPCM 16 aprile 2021**, che ha portato alla nomina di 29 commissari straordinari a cui sono state affidate 57 opere ([atto del Governo n. 241](#)) e il **DPCM 5 agosto 2021**, che ha portato alla nomina di ulteriori 20 commissari a cui sono state affidate altre 45 opere ([atto del Governo n. 262](#)).

Durante il mese di **marzo 2022**, il Governo ha inoltre trasmesso al Parlamento lo **schema di DPCM** ([Atto del Governo n. 373](#)), che nomina 12 Commissari straordinari per **ulteriori 15 nuove opere**, suddivise in **sei infrastrutture ferroviarie, tre stradali, due portuali, due interventi di edilizia statale, un intervento per infrastrutture idriche e uno per il trasporto rapido di massa**.

Il Governo ha inoltre predisposto il [Rapporto annuale al Parlamento](#), con cui si sintetizzano i principali risultati dell'opera di monitoraggio continuo delle opere commissariate, ed attivato la piattaforma web "[osserva cantieri](#)", attraverso la quale sono state rese accessibili informazioni di dettaglio relative alle singole opere e ai commissari nominati.

III. Gli interventi e i programmi prioritari di intervento

Il **Capitolo III** dell'Allegato riporta il **dettaglio degli investimenti nei singoli settori**, suddivisi tra **interventi prioritari**, cioè le singole infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese, e **programmi di intervento**, costituiti dall'insieme di interventi diffusi sul territorio per perseguire le finalità di sviluppo sostenibile definite nelle linee programmatiche.

Sono presenti **tre tabelle di sintesi**, che riportano l'aggiornamento del costo degli investimenti prioritari, dei finanziamenti disponibili e già ripartiti allo stato attuale e del fabbisogno residuo di risorse, relativi a:

- **infrastrutture prioritarie di trasporto** (Tabella III.1.1), cioè gli interventi e i programmi necessari per il completamento, la messa in sicurezza, la compatibilità ambientale e l'adeguamento tecnologico del **SNIT**, per le quali si evidenzia un valore economico totale di **279,4 miliardi** di euro di investimenti, con fabbisogno residuo di risorse di 70,4 miliardi di euro;
- **infrastrutture idriche** (Tabella III.1.2);
- **infrastrutture per l'edilizia sostenibile** (Tabella III.1.3).

Di seguito una sintesi degli interventi nei singoli settori del trasporto.

TABELLA III.1.1: INVESTIMENTI PRIORITARI SNIT

Modalità	Costo (Mld €)	Risorse assegnate (Mld €)	Fabbisogno residuo (Mld €)
<i>Strade e autostrade</i>	83,5	63,2	20,3
<i>Ferrovie con nodi urbani</i>	147,4	104,0	43,4
<i>Porti</i>	10,1	9,2	0,9
<i>Aeroporti</i>	3,2	3,2	0,0
<i>Trasporto rapido di massa nelle città metropolitane</i>	32,6	28,8	3,8
<i>Ciclovie</i>	2,6	0,6	2,0
TOTALE	279,4	209,0	70,4

Ferrovie

L'Allegato ricorda i **tre obiettivi** base per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie:

- il potenziamento dei **servizi passeggeri di lunga percorrenza**, sia con lo sviluppo dell'Alta Velocità che con la velocizzazione degli itinerari trasversali;
- l'integrazione con il **trasporto regionale**;
- il potenziamento del **trasporto merci su ferro**.

Esso sottolinea, peraltro, l'esigenza di una **pianificazione integrata e multimodale** della mobilità e della logistica, cioè di **prevedere livelli di integrazione con le altre modalità di trasporto** (reti metro-tramviarie urbane, navigazione marittima e interna, autoservizi) in modo da assicurare adeguati livelli di accessibilità in tutte le aree del Paese e nelle isole e di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, in particolare di quelli legati al riequilibrio modale e alla decarbonizzazione.

Si prospetta, inoltre, un'esigenza di coordinamento e **coinvolgimento degli stakeholder** per ricercare assetti organizzativi in grado di sfruttare al meglio la capacità attualmente disponibile dell'infrastruttura ferroviaria.

Nella [tabella III.2.1](#) si elencano i **programmi e gli interventi prioritari**, in termini di **costi, finanziamenti, risorse disponibili** eccetera, suddivisi tra quelli che insistono sui **nodi ferroviari** e quelli che coinvolgono le **direttrici prioritarie**, associati all'aggiornamento 2020-21 del Contratto di Programma 2017-2021 tra MIMS e RFI, secondo quanto previsto dal "Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci", inviato dal MIMS alle Camere il 31 dicembre 2021. Come per le altre informazioni contenute nell'Allegato, **non** si tiene conto degli incrementi dovuti all'eccezionale aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione più significativi.

Si ricorda che, in campo ferroviario, fanno parte dello SNIT di **primo** livello le direttrici lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci, la rete TEN-T (*Core e Comprehensive*) e gli ulteriori assi di accessibilità ultimo miglio a porti, aeroporti.

L'Allegato contiene inoltre un **focus** relativo ad **alcuni interventi su linee ferroviarie del Sud Italia** facenti parte dello SNIT di **secondo** livello, finanziati nell'ambito del PNRR, anche relativi alle azioni di miglioramento infrastrutturale e dei servizi per il sistema di attraversamento dello Stretto di Messina.

Porti

Vengono riportati i **dieci programmi di interventi portuali**, già definiti nei precedenti Allegati Infrastrutture al DEF:

- **manutenzione del patrimonio pubblico demaniale:** interventi su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale, eccetera;
- **digitalizzazione della logistica e ICT:** comprende il potenziamento digitale degli scali, nonché gli interventi specifici per i porti previsti nel PNRR (M3C2.2 Investimento 2.1: digitalizzazione della catena logistica) e la promozione di applicazioni telematiche nei porti italiani (*Port management Information System*, sviluppo dello "*European Maritime Single Window environment*");
- **ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni** alla rete dei **porti**: si tratta dell'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, suddivisa in interventi di "ultimo" miglio, se ricadenti nel sedime dei porti, e "penultimo" miglio, se relativi alla competenza di RFI;
- **ultimo miglio stradale:** si tratta della risoluzione di criticità strutturali nell'accessibilità stradale di alcuni porti italiani;
- **accessibilità marittima:** è finalizzata ad accogliere in sicurezza il naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre;

- **resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici:** prevede l'adeguamento delle infrastrutture portuali a canoni di qualità, affidabilità e sostenibilità;
- **efficientamento energetico e ambientale:** si prevede di incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani, ad esempio con gli interventi previsti nel "Piano nazionale del *cold ironing*", mentre non vi sono inclusi gli interventi di efficientamento energetico e gestione dei rifiuti nei porti (*green ports*) con le risorse del PNRR, in quanto facenti capo al MITE;
- **waterfront e servizi croceristici e passeggeri:** si tratta degli interventi per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare *terminal* crociere laddove necessari, e intervenire sul rapporto porto-città attraverso progetti di valorizzazione dei *waterfront* urbani;
- **attività industriali nei porti:** prevede interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali svolte nei porti;
- **aumento selettivo della capacità portuale:** prevede un incremento selettivo della capacità portuale nei segmenti *Ro-Ro* e *container*.

Nella [Tabella III.4.1](#) sono illustrati in dettaglio gli interventi relativi ai porti.

Si ricorda che fanno parte dello SNIT di primo livello le **16** Autorità di Sistema Portuale, che includono i **58** Porti di rilevanza nazionale individuati dal decreto legislativo n. 169 del 2016.

Fanno altresì parte dello SNIT di primo livello i *Rail-Road Terminals* (RRT) logistici della rete Centrale (*Core*) TEN-T, mentre fanno parte dello SNIT di secondo livello i *Rail-Road Terminals* (RRT) della rete Globale (*Comprehensive*) TEN-T.

Aeroporti

Come già ricordato nella Sezione II dell'Allegato, è in corso la **revisione del Piano Nazionale degli Aeroporti**, in cui un'apposita sezione sarà dedicata alle strategie per lo sviluppo della futura rete di trasporto merci; è altresì in corso l'aggiornamento delle previsioni di traffico passeggeri per i prossimi 15 anni, che al momento fissa un valore di riferimento di 300 milioni di passeggeri al 2035.

In questo contesto, i programmi e gli interventi prioritari seguono la procedura dei **Contratti di Programma** stipulati con i singoli gestori aeroportuali (si tratta dei concessionari a gestione totale a cui carico sono gli interventi), che a loro volta definiscono **programmi di sviluppo aeroportuale**, basati al momento sul vigente Piano Nazionale degli Aeroporti.

In tale ambito l'Allegato ricorda che si dovrà necessariamente tener conto degli esiti dei **ricorsi** presentati avverso gli atti approvativi di alcuni Piani di sviluppo aeroportuale, come Roma-Fiumicino e Firenze; in particolare, per quanto riguarda **Roma-Fiumicino**, la società concessionaria ha presentato un nuovo progetto, rivisto tenendo conto degli esiti della VIA sul precedente, che è attualmente in corso di valutazione da parte di ENAC.

Si ricorda che fanno parte dello SNIT di primo livello i **16 aeroporti strategici**, già nodi della rete TEN-T *Core* (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo, Torino, Venezia Marco Polo, Genova, Bologna, Firenze, Pisa, Napoli, Bari, Lamezia Terme, Palermo, Catania, Cagliari), mentre fanno parte dello SNIT di secondo livello i restanti aeroporti di rilevanza nazionale identificati nel Piano Nazionale Aeroporti (Verona, Treviso, Trieste, Parma, Cuneo, Rimini, Ancona, Perugia, Roma Ciampino, Pescara, Salerno, Brindisi, Taranto, Crotone, Reggio Calabria, Trapani, Comiso, Pantelleria, Lampedusa, Olbia, Alghero).

I **programmi prioritari** nel settore, riportati in dettaglio nella [Tabella III.5.1](#), prevedono:

- l'**interconnessione degli aeroporti** con le reti di trasporto, in particolare il miglioramento dell'**accessibilità su ferro**: nel Piano di lungo periodo tutti gli aeroporti inclusi nella rete SNIT di primo livello saranno oggetto di progetti di fattibilità rispetto al miglioramento del livello di accessibilità ferroviaria e di collegamento intra-sistema aeroportuale. In particolare, grandi interventi riguardano la connessione ferroviaria agli aeroporti di Roma-Fiumicino, Venezia, Bergamo, Brindisi e Catania, nonché lo studio di fattibilità del collegamento veloce Pisa-Firenze, mentre interventi di prolungamento della linea metropolitana riguardano Milano Linate, Firenze (tramvia recentemente ultimata) e Napoli Capodichino; nell'ambito delle progettualità inserite nel PNRR, ulteriori sviluppi riguardano il collegamento ferroviario dell'aeroporto di Olbia, interventi per l'intermodalità e accessibilità di Trapani Birgi e il completamento del collegamento Salerno Arechi – Aeroporto Pontecagnano;
- lo **sviluppo del cargo aereo italiano**, per sostenere le attività del trasporto aereo di merci, in forte crescita anche nel 2021, negli scali nazionali dotati di una *cargo city*: in particolare Milano Malpensa, per il quale si prevede un raddoppio delle capacità del traffico movimentato e Roma Fiumicino; gli investimenti previsti ammontano a circa **73,5 milioni** di euro nel quadriennio;
- lo **sviluppo della capacità *air side* degli aeroporti**: si tratta di interventi per **aumentare la capacità di gestione dei movimenti**, sia di traffico aereo (nel quadro del pacchetto "Cielo Unico Europeo") che nella movimentazione a terra, i quali sono sviluppati, finanziati e implementati da ENAV SpA, fornitore dei servizi di navigazione aerea, sia con proventi propri che con co-finanziamenti nazionali ed europei, nonché con risorse PNRR (M3C2-Investimento 2.2- sub interventi 2.2.1 e 2.2.2); I progetti riguardano, tra l'altro, la nuova piattaforma ATM-aeroporto per la gestione del traffico aereo, il progetto Torri Remote per la gestione da un centro di controllo remoto del traffico aereo in arrivo e partenza da più aeroporti e gli interventi sulle infrastrutture di volo che aumentino la capacità di utilizzo delle piste;

- l'aumento della **security e degli investimenti a supporto del passeggero** per migliorare la qualità del servizio: implementazione dei sistemi e degli impianti per il controllo dei bagagli da stiva e miglioramento dei servizi al passeggero all'interno dei *terminal*, in particolare negli scali di Venezia, Bergamo Orio al Serio, Verona, Roma-Fiumicino, Pisa e Milano Linate;
- l'**innovazione digitale dei sistemi aeroportuali** (componente M2C3-Investimento 2.2 del PNRR).

Si prevede, inoltre e in generale, la **transizione ecologica** delle strutture aeroportuali e il **rinnovo delle flotte** con l'acquisto o la sostituzione di **aeromobili di nuova generazione**, meno inquinanti sia per emissioni nocive che per altri impatti ambientali, quali il rumore. Viene citata anche la strategia di sviluppo e utilizzo degli aeroporti minori, che dovrà analogamente seguire valutazioni di ottimizzazione tecnico-economica ed ambientale.

Trasporto rapido di massa (TRM) nelle città metropolitane

L'Allegato ricorda che il finanziamento del Trasporto Rapido di Massa (TRM) rimane la **priorità strategica** a livello di mobilità nelle grandi aree metropolitane ed avviene dal 2018 tramite una procedura di valutazione standardizzata per l'accesso ai finanziamenti, pubblicata periodicamente sul sito del Ministero: il 15 gennaio 2021 è scaduto il termine per le richieste di finanziamento del secondo Avviso emesso dal MIMS.

Le 14 città metropolitane individuate dalla legge n. 56 del 2014 fanno parte dello SNIT di primo livello.

I progetti idonei vengono finanziati sia nell'ambito delle risorse complessive, pari a **3.600 milioni** di euro, del PNRR (Componente M2C2), che con risorse nazionali: da ultimo la legge di bilancio 2022 (legge n. 234 del 2021, art.1, comma 393), ha istituito un apposito fondo di finanziamento per l'estensione della rete delle metropolitane a Milano, Torino, Genova, Roma e Napoli, per un totale di **3,7 miliardi** di euro, da ripartire con D.M.

Nelle relative **Tablelle** dell'Allegato vengono indicati, per ciascuna delle **14 città metropolitane**, gli **aggiornamenti 2022 degli interventi di TRM prioritari in corso**, con il relativo costo, il finanziamento (proveniente sia da fonti statali che locali) e le risorse da reperire.

Ciclovie nazionali

L'Allegato ricorda che la progettazione e la realizzazione di un **sistema nazionale di ciclovie turistiche** è stato previsto dalla legge n. 208 del 2015 e che con il D.M. n. 517 del 29 novembre 2018 sono stati già assegnati **16,62 milioni** di euro a ciascuna delle ciclovie nazionali, mentre alla ciclovie GRAB sono stati assegnati **14,88 milioni** di euro, sufficienti per il completo finanziamento dell'opera.

La Rete nazionale delle ciclovie proposta nel Piano generale mobilità ciclistica fa parte dello SNIT di primo livello. La Rete Eurovelo è composta da 16 itinerari per un'estensione di circa 80 mila km.

Con **D.M. n. 4 del 12 gennaio 2022** sono stati ripartiti ulteriori **400 milioni** di euro, di cui 150 di fondi statali, assegnati alle regioni e alla Provincia autonoma di Trento, nell'ambito del PNRR, Missione 2, Componente 2 (M2C2).

Nella **Tabella III.7.1** sono riportate, per ogni ciclovie, le informazioni relative all'*iter* approvativo dei progetti di fattibilità tecnico ed economica, ai costi stimati per gli interventi, alle risorse già assegnate e ripartite e al fabbisogno residuo.

Le strade e le autostrade

Il documento in esame ricorda che al fine di **migliorare la circolazione sulla rete stradale**, sia principale che secondaria, sono stati individuati i seguenti programmi di interventi per:

- la **conservazione, valorizzazione, adeguamento agli standard funzionali** e di sicurezza;
- il **potenziamento tecnologico e digitalizzazione** (Smart Road);
- il ripristino e la **messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico**, a partire dalle aree interessate dai crateri dei sismi 2009 e 2016;
- il **decongestionamento** delle tratte autostradali;
- il **decongestionamento** delle aree metropolitane;
- la **resilienza territoriale e il collegamento delle aree interne** e montane.

In tale ambito, con la legge di bilancio 2022 (L. n. 234/2021), a favore della manutenzione straordinaria della rete stradale secondaria, in gestione a Regioni, Province e Città metropolitane, sono stati stanziati oltre 4,6 miliardi di euro, anche per interventi di **messa in sicurezza di ponti e viadotti**.

In particolare, l'art. 1, comma 405, della **legge di bilancio 2022**, ha autorizzato la spesa complessiva di 3,35 miliardi di euro dal 2022 al 2036 per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria ed adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale di competenza di regioni, province e città metropolitane e, ai commi 531 e 532, sono stati assegnati alle Province e alle Città metropolitane ulteriori risorse per la messa in sicurezza dei ponti e dei viadotti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza, per una spesa di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025 e di 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2029.

Inoltre, il **Fondo del Piano Nazionale Complementare al PNRR** (D.L. 59/2021) ha finanziato per il periodo 2021-2026: l'adeguamento, anche tecnologico, del sistema autostradale costituito dalle autostrade A24 e

A25 (1 miliardo), il monitoraggio tecnologico di ponti e viadotti della rete viaria principale (450 milioni), l'aumento della resilienza dei collegamenti con le aree interne (300 milioni, stanziamento incrementato di 20 milioni di euro per l'anno 2023 e di 30 milioni di euro per l'anno 2024 dall'art. 1, comma 418 della legge di bilancio 2022).

Ulteriori risorse sono state allocate per oltre 3 miliardi di euro per la rete stradale, principale e complementare, sull'anticipazione sul fondo Sviluppo e Coesione, periodo di programmazione 2021–2027, con la delibera CIPESS 15 febbraio 2022, n. 1 (di prossima pubblicazione), di cui: 1.504 milioni per la rete stradale in gestione di ANAS S.p.a., 1.125 milioni per la rete stradale in gestione, diretta o partecipata, delle Regioni e 467 milioni per la rete stradale secondaria in gestione agli Enti locali.

Per approfondire si rinvia alla [seduta del 15 febbraio 2022 del CIPESS](#) sul finanziamento di investimenti prioritari in mobilità, logistica, e infrastrutture sostenibili da parte del FSC 2012-2027.

Tra i programmi prioritari (si veda la seguente tabella III.3.1 tratta dal documento in esame) e i relativi interventi previsti sono da segnalare:

- l'**adeguamento della SS 106 Jonica** nel tratto ricadente in regione Calabria, che necessita di importanti investimenti sia per tracciati in variante che per interventi diffusi sull'intero percorso;
- l'**adeguamento funzionale delle strade di accesso e di collegamento alle aree dei crateri sismici 2009 e 2016**, a partire dalla **SS4 Salaria**;
- il completo finanziamento delle somme necesse a **concludere l'itinerario nazionale E78**, in particolare nelle aree interne.

TABELLA III.3.1: ELENCO PROGRAMMI PRIORITARI

N°	Denominazione	Descrizione	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo (Min €)	Finanziamenti disponibili (Min €)	Ulteriore fabbisogno (Min €)
1	Valorizzazione del patrimonio stradale esistente	Conservazione, valorizzazione e adeguamento agli standard funzionali di sicurezza del patrimonio stradale esistente		CdP Anas PO MIT	11850,20	8496,26	3353,94
		Riclassificazione rete stradale nazionale. Manutenzione straordinaria per esigenze di sicurezza			1179,90	1179,90	0,00
2	Potenziamento tecnologico e digitalizzazione (Smart Road)	Progetto pilota A2 "Autostrada del Mediterraneo"			198,00	198,00	0,00
		Adeguamento della rete stradale SNIT livello 1 alle specifiche funzionali Smart Road, come specificato nell'Allegato al DM70			637,00	40,00	597,00
		Ecosistema per i servizi C- ITS		DM n. 70/2018 (Smart Road)	2,00	-	2,00
3	Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture, con particolare attenzione per quelle a rischio sismico	Autostrade A24 e A25 monitoraggio tecnologico, adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura e smart road (S.A. Commissario Straordinario)		Concessione Strada dei Parchi S.p.A.	3990,90	3990,90	0,00
		Manutenzione di ponti e viadotti e gallerie		CdP ANAS	4234,79	4234,79	0,00
		Programma di Monitoraggio tecnologico delle opere d'arte serventi la rete SNIT di primo livello		ANAS e concessionari autostradali	450,00	450,00	0,00
		Interventi programmati sul sistema di viabilità delle aree dei crateri sismici 2009 e 2016		CdP Anas	872,94	872,94	0,00
		Ulteriori interventi nelle aree dei crateri sismici 2009 e 2016 programmati con ordinanza 16/12/2021, n. 1, del Commissario straordinario sisma '16, condivisi con il MIMS			1172,00	203,42	968,58
		Via Salaria (SS4) potenziamento e riqualificazione			1131,92	489,68	642,24
		Via Salaria (SS4) adeguamento a 4 corsie I Fase (Km 56 - 71)	x				
Via Salaria (SS4) adeguamento a 4 corsie II Fase (km 36 - 56)	x						
4	Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali (ampliamento a terza e quarta corsia)	Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A1 nella tratta Milano sud - Lodi		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	207,09	207,09	0,00
		Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Monselice - Padova sud			184,62	184,62	0,00
		Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Bologna - Ferrara sud			440,39	440,39	0,00
		Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nella tratta nuovo svincolo di Ponte Rizzoli - Diramazione per Ravenna			392,56	392,56	0,00
		Realizzazione della terza corsia dinamica sull'autostrada A12 nella tratta Cerveteri - Torrimpiaetra in carreggiata sud			32,00	32,00	0,00
		Nuovo collegamento stradale costa - entroterra della Valfontanabuona (GE)	x	Da definire			

TABELLA III.3.1: ELENCO PROGRAMMI PRIORITARI

N°	Denominazione	Descrizione	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo (Min €)	Finanziamenti disponibili (Min €)	Ulteriore fabbisogno (Min €)
5	Decongestionamento delle aree metropolitane	Tangenziale di Catania: realizzazione della terza corsia e adeguamento delle barriere di sicurezza		CdP Anas	361,40	4,00	357,40
		Variante di Capua: collegamento tra A1 e aeroporto di Grazzanise e direttrice domiziana		CdP Anas	315,00	315,00	0,00
		G.R.A. e A91 Roma-Fiumicino: realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca e potenziamento dello svincolo Tiburtina.		CdP Anas	210,79	79,12	131,67
		Tangenziale di Bari: Potenziamento della variante nel tratto compreso tra Bari e Mola di Bari con adozione della sezione stradale B		CdP Anas	600,00	30,00	570,00
		Completamento del potenziamento del nodo di Firenze (Autostrada A1 e Autostrada A11)		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	1383,38	1383,38	0,00
		Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	1602,00	594,75	1007,25
		Gronda di Genova (c.d. di "Ponente") nuova tratta per il potenziamento dell'interconnessione A7-A10-A12		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	4755,20	4755,20	0,00
6	Resilienza della rete secondaria e accessibilità delle aree interne	Resilienza per le aree interne individuate dalla strategia SNAI		Province, Città Metropolitane, Comitati delle Aree Interne	350,00	350,00	0,00
		Manutenzione straordinaria ponti e viadotti rete secondaria		Province e Città Metropolitane	3200,00	2700,00	500,00
		Resilienza della rete viaria secondaria per le aree interne e montane		Regioni, Province e Città Metropolitane	13000,00	9174,16	3825,84
TOTALE					52754,08	40798,16	11955,92

Le infrastrutture per l'edilizia pubblica sostenibile

Con riferimento al **PINQuA**, il documento in esame, nella tabella III.8.1, elenca i 151 interventi di procedura ordinaria e i finanziamenti riportati nell'Allegato 1 del decreto direttoriale n. 804 del 20 gennaio 2022 (con cui l'Alta Commissione ha ammesso definitivamente ai finanziamenti gli interventi approvati e rimodulati). Il **totale dei finanziamenti** è pari a **2.161.453.067,71 di euro**; il citato decreto direttoriale dispone anche l'erogazione di un acconto pari al 10% dell'importo ammesso per ciascuno dei soggetti beneficiari PINQuA. Viene ricordato che i parametri che il progetto PINQuA sollecita sono essenzialmente due: numero di unità abitative, in termini di nuova costruzione e di riqualificazione; metri quadrati di spazi pubblici oggetto di rigenerazione. I progetti di cui alle proposte ordinarie realizzano o riqualificano un totale di 14.606 unità abitative, e agiscono su una superficie totale di 8.597.183 mq di spazi pubblici.

Nella tabella III.8.2 del documento in esame sono elencati la graduatoria e i progetti ammessi relativamente alla categoria dei **Progetti Pilota ad Alto Rendimento** (ossia interventi di particolare rilevanza, esemplificativi di un approccio innovativo e strategico con effetti ad ampia scala), per un totale dei finanziamenti pari a **circa 655 milioni di euro**. A tale riguardo, si fa presente che i Progetti Pilota realizzano o riqualificano un totale di 1.934 alloggi, ed agiscono su una superficie totale di 1.215.461 mq di spazi pubblici.

Con riferimento al Programma **Sicuro, Verde e Sociale: riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica**, nella tabella III.8.3 del documento in esame viene indicato il riparto (effettuato con il D.P.C.M. 15 settembre 201) tra le regioni e le province autonome delle risorse disponibili per le annualità dal 2021 al 2026.

Viene, infine, ricordato che nell'ambito delle linee di attuazione del PNC sono state previste specifiche risorse, pari a **132,90 milioni di euro**, destinate alla **costruzione e al miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie**. Il Ministero della Giustizia, e nell'ambito delle proprie competenze il Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria e il Dipartimento Minorile, hanno individuato gli interventi, che consistono nella realizzazione di otto nuovi padiglioni e in interventi di ristrutturazione e riqualificazione in ulteriori quattro siti. A questi finanziamenti del PNC si sommano **310 milioni di euro** di "grandi manutenzioni" previsti nell'investimento 1.2 della componente "M2C3 - Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici" del PNRR, attraverso cui promuovere interventi di **efficientamento e riqualificazione energetica delle cittadelle giudiziarie**.

Riepilogo di costi, risorse disponibili e fabbisogno residuo dei programmi di investimento in edilizia sostenibile

Nella tabella di sintesi di seguito riportata, tratta dal documento in esame, sono riepilogati costi, risorse ripartite e fabbisogno residuo dei principali programmi di investimento in edilizia sostenibile, per un totale di **circa 6,7 miliardi di euro**. Il documento segnala che la tabella non tiene conto degli incrementi dovuti all'eccezionale aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione più significativi.

TABELLA III.1.3: INVESTIMENTI EDILIZIA SOSTENIBILE

	Costo (mln €)	Risorse ripartite (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
Programma Innovativo Nazionale Qualità dell’Abitare	4263,4	2816,8	1446,6
Programma “SICURO, VERDE E SOCIALE – riqualificazione dell’edilizia residenziale pubblica”	2000,0	2000,0	0,0
Programma “Costruzione di edifici, riqualificazione e rafforzamento dei beni immobili dell’amministrazione della giustizia”	132,9	132,9	0,0
Programma “grandi manutenzioni” dei beni immobili dell’amministrazione della giustizia”	310,0	310,0	0,0
TOTALE	6.706,3	5.259,7	1446,6

Le infrastrutture idriche

Nel documento in esame viene sottolineato che il settore idrico italiano è caratterizzato da un ingente fabbisogno di investimenti, necessari per allineare lo stato delle infrastrutture ai migliori standard internazionali, nonché che 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, programmare e attuare gli indispensabili interventi di manutenzione, nonché completare i grandi schemi/sistemi idrici ancora incompiuti.

Nel paragrafo III.1 "Un quadro di insieme", viene evidenziato che:

- il **fabbisogno complessivo di investimenti** per allineare lo stato delle infrastrutture idriche ai migliori standard internazionali è stimato in circa **12 miliardi di euro** (definito sulla base delle ricognizioni effettuate tramite le Autorità di Distretto e gli Enti di gestione dell’Ambito a fine 2020), a cui si aggiungono **359 milioni** per il completamento della copertura finanziaria delle opere idriche commissariate;
- le **risorse complessivamente disponibili e già ripartite o programmate** per gli interventi e i programmi prioritari del settore idrico di competenza MIMS ammontano a circa **4,7 miliardi di euro**;
- il **fabbisogno residuo** è pari a circa **7,7 miliardi di euro** e "sarà aggiornato nel corrente anno nell’ambito della redazione del nuovo Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico".

Tali risultanze sono sintetizzate nella tabella seguente (tratta dall’allegato in esame), in cui sono evidenziate con lo sfondo celeste le risorse che non sono state stanziare nel corso dell’ultimo anno. Nella tabella seguente non compaiono tuttavia tutte le risorse stanziare nell’ultimo anno, in quanto non viene riportato (tenuto conto che gli interventi sono ancora da individuare e quindi le risorse non sono ancora state ripartite) lo stanziamento di 440 milioni di euro operato dalla legge di bilancio 2022 (v. *infra*).

TABELLA III.1.2: 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)		590	
Piano operativo Dighe - FSC 2014-2020		468	
Programma operativo risorse idriche		187	
PNRR-M2C4-I4.1 infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico (risorse aggiuntive PNRR)		900	
PNRR-M2C4-I4.1 infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico (risorse da programmare a legislazione vigente, a valere sul Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico)		708,5	
PNRR-M2C4-I4.2 riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, digitalizzazione e monitoraggio delle reti (avviso pubblico in corso)		900	
PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020 - ASSE IV "REACT-EU"		482	
FSC 2021-2027 - linea d'intervento Infrastrutture idriche		442	
TOTALE	12.359	4.677,5	7.681,5*

* *Rispetto a tale fabbisogno residuo, sono disponibili, per quanto non ancora assegnati ed in corso di programmazione, 718,71 mln € del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico.*

Di seguito sono illustrati i vari finanziamenti indicati nella tabella, nonché è dato conto delle risorse per le opere commissariate e per il "Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico".

Le opere commissariate

Viene ricordato che, al fine di prevenire le emergenze idriche, che si manifestano con sempre più frequenza negli ultimi anni e determinano gravi conseguenze, sono stati individuati interventi urgenti di manutenzione e/o adeguamento delle infrastrutture idriche esistenti (dighe, derivazioni, adduttori, reti di distribuzione) e sono stati nominati i **Commissari straordinari per la realizzazione di 11 interventi infrastrutturali** del settore idrico per un ammontare complessivo allo stato della progettazione, stimato (dato che per alcuni interventi è in corso la progettazione e quindi non è ancora possibile stabilire gli importi definitivi) in **2,8 miliardi di euro**. Gli undici interventi sono divisi in tre 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.

Il documento in esame ricorda altresì che è "in corso di commissariamento anche l'intervento relativo al completamento delle infrastrutture di derivazione della diga di Campolattaro (costo attualmente stimato pari a circa 520 milioni di euro), che rappresenta uno dei principali schemi idrici del Mezzogiorno per l'approvvigionamento idrico sia potabile che irriguo".

Il documento in esame sottolinea poi che, al fine di mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici e incrementare la resilienza delle infrastrutture idriche, risulteranno prioritari gli investimenti per il completamento delle **opere commissariate** (con un **fabbisogno residuo** attualmente stimabile in **359 milioni di euro**) e "gli interventi relativi all'aumento della capacità di accumulo e derivazione/trasporto delle risorse idriche quali, ad esempio, il potenziamento dello schema idrico del Sinni, nuovi invasi programmati o in corso di programmazione in Piemonte ed Emilia-Romagna (Val d'Enza) e Puglia (Piano dei limiti), il completamento dei principali schemi idrici nelle Regioni del Sud Italia (in Calabria, Sicilia), una nuova pianificazione di invasi ad uso plurimo, con particolare attenzione agli usi irrigui ed idroelettrici per soddisfare il fabbisogno di acqua potabile ed incrementare le produzioni agricole ed energetiche nazionali, prioritarie negli attuali scenari di crisi internazionale, a partire da alcune sperimentazioni promosse dai Consorzi di Bonifica".

Le risorse del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico

Secondo quanto ricostruito nel capitolo II.14, le risorse destinate alla realizzazione del Piano nazionale sono pari a **2.017,2 milioni di euro** programmati dal 2018 fino al 2033. Relativamente all'**attuazione del piano**, nel documento in esame viene ricordato che "con tre diversi provvedimenti emanati nel 2018 e nel 2019 sono state finanziate opere per un totale di circa 590 milioni di euro, a cui si aggiungono ulteriori 708,5 milioni programmati con un quarto provvedimento emanato nel 2021". Nel complesso, quindi, le **opere finanziate** hanno un **costo totale di 1.298,5 milioni di euro**. Tali stanziamenti (come ricordato nell'allegato) sono "integrati con le risorse aggiuntive del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (per ulteriori 900 milioni di euro), nell'ambito della misura del PNRR M2C4-I4.1".

Le risorse stanziato nel corso dell'ultimo anno

Viene inoltre evidenziato che "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). In complesso, (...) **nel corso dell'ultimo anno il Governo ha stanziato 3,87 miliardi** di euro per realizzare interventi finalizzati alla salvaguardia della risorsa idrica".

L'importo di 3,87 miliardi è la risultante della somma degli importi non evidenziati in celeste nella tabella riportata in precedenza (quindi gli investimenti recati dal PNRR, dal PON infrastrutture e reti 2014-2020 e dall'FSC 2021-2027, che vengono illustrati di seguito) nonché dell'importo di 440 milioni di euro stanziato dalla legge di bilancio 2022.

La **linea di investimento del PNRR M2C4-I4.1** (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 miliardi di euro, di cui 900 milioni a valere su risorse aggiuntive PNRR e 1.100 milioni a valere su risorse a legislazione vigente.

L'importo citato di 2 miliardi di euro è stato ripartito con il [D.M. 16 dicembre 2021, n. 517](#) che individua 124 interventi, così distinti nei 3 allegati:

- Allegato 1 denominato "Risorse aggiuntive PNRR" e costituito da 39 interventi per un importo complessivo pari a circa **900 milioni di euro**;
- Allegato 2 denominato "Risorse fino al 2026 su legislazione vigente da programmare - Piano Nazionale settore idrico - sezione "Invasi" e sezione "Acquedotti"" e costituito da 53 interventi per un importo complessivo pari a **708,5 milioni di euro**;
- Allegato 3 denominato "Risorse già programmate su legislazione vigente (interventi coerenti ed imputabili sul PNRR)" e costituito da 32 interventi per un importo complessivo pari a **390,6 milioni di euro**.

L'Allegato in esame sottolinea che "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, e per il ripristino della diga di Abate Alonia in Basilicata (tabella III.9.5).".

La **linea di investimento del PNRR M2C4-I4.2** (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 milioni di euro** e gli interventi da finanziare saranno selezionati con un avviso pubblico emanato il 9 marzo 2022. Come da indicazioni del PNRR, il 40 per cento delle risorse complessive, pari a 360 milioni di euro, è destinato prioritariamente alle regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna).

Relativamente alle risorse del **PON Infrastrutture e Reti 2014-2020**, l'Allegato evidenzia che "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 milioni di euro cui si somma l'ulteriore disponibilità di 169 milioni, per un totale di **482 milioni di euro**, definita a febbraio 2022 da parte del Dipartimento della Coesione (...) All'esito della fase di valutazione delle proposte presentate, il MIMS ha finanziato 18 interventi per

complessivi 482 milioni di euro: un intervento in Basilicata per 49 milioni di euro, 6 interventi in Campania per complessivi 127 milioni di euro, un intervento in Puglia per 90 milioni di euro e 10 interventi in Sicilia per complessivi 216 milioni di euro".

In relazione alle risorse del **Fondo Sviluppo e coesione (FSC) 2021-2027**, il documento in esame ricorda che "con delibera CIPESS, attualmente in corso di pubblicazione a seguito della seduta 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". In particolare, la citata linea di intervento "infrastrutture idriche" individua interventi, "per complessivi **442 milioni di euro**, che si concentrano per lo più in Campania, Sardegna 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 130 milioni di euro, e 'opere di interesse regionale', per un ammontare complessivo di 312 milioni di euro che saranno gestiti direttamente dalle Regioni, a valle della stipula delle convenzioni attuative con le strutture centrali del MIMS e di concerto con gli enti interessati, al fine di facilitare le fasi di istruttoria e gestione dei finanziamenti. Il MIMS sta ulteriormente lavorando, d'intesa con il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale, affinché il comparto delle infrastrutture idriche possa trovare riconoscimento nella nuova programmazione FSC 2021-2027, anche sulla base della innovativa proposta del Ministro della coesione di istituzione di un CIS (Contratto Istituzionale di Sviluppo) Acqua".

Nel documento in esame sono altresì richiamate le risorse **FSC 2014-2020**, ricordando che "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 prevede 116 interventi di progettazione e manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di grandi dighe e 13 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 - per un finanziamento complessivo di 468 milioni di euro. Gli interventi riguardano per il 56 per cento dighe per le quali occorre completare le operazioni di collaudo e per il 44 per cento dighe che necessitano di manutenzione straordinaria. (...) A tutt'oggi, i finanziamenti perfezionati tramite accordi sottoscritti tra il MIMS e i soggetti attuatori riguardano 127 interventi, per un ammontare complessivo di risorse impegnate pari a 431 milioni di euro".

Altri finanziamenti per il comparto idrico

Nel documento in esame viene poi ricordato che alla Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche sono state affidate:

- le competenze sui sistemi idrici ed elettrici definiti "strategici" dalla Legge Obiettivo. Si tratta di interventi che riguardano 56 sistemi idrici, di importo pari a 2,2 miliardi di euro. Quelli ultimati "sono 19 per 830 milioni di euro (circa il 37 per cento), quelli che risultano non avviati (a oltre 15 anni dal finanziamento assentito) sono 12 per 572 milioni di euro (circa il 25 per cento), mentre quattro risultano finanziati su altri programmi";
- le attività connesse al Programma Operativo Risorse Idriche del Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) 1994/99. L'importo del "programma delle opere idriche da finanziare ammonta a 232 milioni di euro, ma il finanziamento disponibile è pari a circa 187 milioni di euro, con una programmazione che risulta maggiore di circa del 20 per cento rispetto alla disponibilità finanziaria".

Nello stesso documento viene ricordato che "da numerosi anni è in corso da parte dei concessionari idroelettrici su impulso del MIMS un programma di efficientamento, ammodernamento e di manutenzione straordinaria delle grandi dighe ad uso idroelettrico e uso plurimo" e che "gli investimenti programmati per il biennio 2021-2022 sono dell'ordine di 330 milioni di euro, anche se le incertezze sullo sviluppo della norma in materia di rinnovo delle concessioni idroelettriche, il regime delle proroghe delle concessioni e le modifiche nella disciplina di assegnazione, con rinvio a normazione secondaria non ancora definita, rendono difficoltosa la programmazione di interventi di manutenzione straordinaria".

TR0276	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti
	Servizio Studi Dipartimento Ambiente	st_ambiente@camera.it - 066760-9253	 CD_ambiente