

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

27.

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 FEBBRAIO 2022**

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE RAFFAELLA PAITA

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Donina Giuseppe Cesare (Lega) .....	6
Paita Raffaella, <i>Presidente</i> .....	3	Ficara Paolo (M5S) .....	7
<b>Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, prof. Enrico Giovannini, nell'ambito dell'esame della Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) – anno 2021 (Doc. CCLXIII, n. 1) (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento):</b>		Giovannini Enrico, <i>Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i> .....	3, 9
Paita Raffaella, <i>Presidente</i> .....	3, 6, 7, 8, 9, 13	Scagliusi Emanuele (M5S) .....	8
Barbuti Elisabetta Maria (M5S) .....	7	Sozzani Diego (FI) .....	8
		Tasso Antonio (Misto) .....	8
		Tombolato Giovanni Battista (Lega) .....	8
		<b>ALLEGATO:</b> Documento depositato dal Ministro Enrico Giovannini .....	14

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Coraggio Italia: CI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Alternativa: Misto-A; Misto-MAIE-PSI-Facciamoeco: Misto-MAIE-PSI-FE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-Nci-USEI-R-AC; Misto-Europa Verde-Verdi Europei: Misto-EV-VE; Misto-Manifesta, Potere al Popolo, Partito della Rifondazione Comunista - Sinistra Europea: Misto-M-PP-RCSE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Azione-+ Europa-Radicali Italiani: Misto-A-+E-RI.**

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE  
RAFFAELLA PAITA

**La seduta comincia alle 13.15.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera e la trasmissione diretta sulla *web tv*.

**Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, prof. Enrico Giovannini, nell'ambito dell'esame della Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) – anno 2021 (Doc. CCLXIII, n. 1).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione in videoconferenza del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, nell'ambito dell'esame della Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) – anno 2021 (Doc. CCLXIII, n. 1).

Avverto che dopo la relazione del Ministro si svolgeranno gli interventi dei deputati. Sarà data inizialmente la parola a un rappresentante per gruppo, per poi procedere con gli altri interventi in modo da consentire la replica del Ministro.

Ringrazio il Ministro, e mi scuso per il mio ritardo, per aver accettato l'invito della Commissione e gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione. Prego, Ministro.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie, presidente. Buongiorno a tutte e a tutti. Con il suo permesso condividerei le *slide*, che naturalmente verranno inviate alla Commissione.

In questa presentazione darò un quadro complessivo con alcuni dettagli dello stato di attuazione del PNRR, del Piano complementare di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e aggiungerò anche qualche ulteriore considerazione sul cronoprogramma, che al momento è in fase di definizione nell'interazione con i soggetti attuatori.

Ricordo che complessivamente al Ministero sono stati assegnati 61 miliardi, di cui 40,4 miliardi sul PNRR e 21 miliardi sul Piano complementare e sui fondi aggiuntivi previsti dal decreto-legge n. 59 del 2021. Per oltre il 70 per cento di questi fondi si finanziano iniziative che sono classificate, secondo gli *standard* internazionali, per il contrasto al cambiamento climatico e circa il 55 per cento è destinato al Sud. Gli interventi riguardano la Missione 2, la Missione 3 e anche le altre Missioni, ma per importi più limitati; in particolare vediamo che per la digitalizzazione, l'innovazione e la cultura vi è circa mezzo miliardo di euro, per la rivoluzione verde e la transizione ecologica 15,159 miliardi, 42 quasi per le infrastrutture e per una mobilità sostenibile, e quasi 3,9 miliardi per la Missione inclusione e coesione. Dal punto di vista della destinazione dei 61,4 miliardi, la parte del leone la fa lo sviluppo della rete ferroviaria, 36,6 miliardi; poi la rigenerazione urbana, 5,2 miliardi, la riqualificazione del parco mezzi 4 miliardi, il trasporto rapido di massa 3,6 miliardi, e via via le altre componenti. La componente meno ampia sul piano finanziario è lo

sviluppo delle aree interne e le ZES (Zone economiche speciali).

Non tutti questi fondi sono destinati alla realizzazione di opere pubbliche. Questo è importante ricordarlo perché ci sono altri strumenti che non sono quelli delle opere pubbliche, cioè gli acquisti di beni e servizi, che pesano per quasi 7 miliardi, e i contributi alle imprese per 1,6 miliardi. Qui avete alcuni esempi di investimenti che danno un'idea dell'ampiezza dei temi che vengono affrontati con questo intervento.

Chi sono i soggetti attuatori? Anche qui c'è una differenza molto significativa rispetto ad altri Ministeri. Il 57 per cento, 35 miliardi, va a un unico soggetto attuatore, RFI (Rete Ferroviaria Italiana); poi ci sono 13,4 miliardi per gli enti territoriali, che però non riguardano i piccoli comuni; le concessionarie, le società di gestione per 7 miliardi; le autorità di sistema portuale per 3, e via via gli altri. Questo è importante, perché vuol dire che il numero di soggetti attuatori messi in movimento dal Ministero è relativamente inferiore a quello di altri Ministeri: il che significa che anche il monitoraggio può essere più agevole, nonché l'eventuale esercizio di poteri sostitutivi.

A che punto siamo? È stato distribuito quasi il 99 per cento delle risorse: 39,6 miliardi, il 98,1 per cento di PNRR, e 21 miliardi, il 100 per cento del totale invece del Fondo complementare.

In termini di traguardi e obiettivi per il 2021-2022, complessivamente il Ministero ha davanti 53 traguardi e obiettivi finali da raggiungere entro il 2026, 43 per investimenti, 10 per riforme. Tutti i 7 traguardi previsti per il 2021 sono stati raggiunti, e anche già 2 traguardi, in particolare riforme, previsti per il 2022. Nel 2022 complessivamente sono 7 traguardi, di cui appunto 4 per riforme, 2 già raggiunti, e 3 per investimenti.

Come vedete nel grafico successivo, molti dei traguardi per investimenti sono previsti nel 2023-2024, e infine nel 2026, in cui vanno a completarsi molte opere particolarmente complesse.

Ho inserito qui questa *slide*, che ricorda come il PNRR e il Piano complementare siano solo una parte degli investimenti in

infrastrutture. Sono, come ho detto, circa oltre 61 miliardi e sono circa il 60 per cento dei 104 miliardi che sono previsti per infrastrutture e mobilità, grazie anche agli interventi della legge di bilancio, il recente anticipo dell'FSC (Fondo per lo sviluppo e la coesione) che complessivamente vale 6,2 miliardi. È importante sottolineare, credo, questo aspetto, perché da questa tabella si vede bene come alcune iniziative assunte, per esempio, nella legge di bilancio sulle strade, sono legate al fatto che non c'è quasi nessun intervento nel Piano nazionale di ripresa e resilienza perché queste sono le regole europee, mentre per le ferrovie c'è un'addizionalità molto importante, così come per il trasporto rapido di massa.

Il punto cruciale è che il PNRR ha rappresentato e rappresenta il cuore e il baricentro di una visione integrata di investimenti, che riguardano a questo punto i prossimi dieci anni e non soltanto i primi sei della decade in corso, e che vedranno, anche per gli altri interventi, gli stessi soggetti attuatori. Questo vuol dire che le relazioni, ma anche il sistema di monitoraggio che sono stati messi in campo per il PNRR varranno anche per gli altri interventi.

Per ciò che riguarda i traguardi raggiunti per gli investimenti nel 2021, il supporto alla filiera produttiva degli autobus elettrici, le infrastrutture per le zone economiche speciali, con i decreti ministeriali sono state appunto distribuite queste risorse. Per ciò che concerne le cinque riforme conseguite nel 2021, di cui due erano in realtà, lo ripeto, previste nel 2022, tutto è stato realizzato attraverso interventi legislativi e poi il decreto ministeriale per linee guida per la classificazione e la valutazione e monitoraggio di rischio e sicurezza PON (Programma operativo nazionale). Per ciò che concerne, invece, il 2022, gli investimenti sono relativi al programma innovativo della qualità dell'abitare: qui è prevista la firma delle convenzioni entro il primo trimestre 2022 per la realizzazione di 10 mila unità abitative. Noi abbiamo già approvato gli elenchi dei beneficiari e lo schema di convenzione e contiamo, spe-

riamo, di arrivare a firmare tutte le convenzioni, non soltanto quelle relative al 30 per cento del totale, che era il *target* fissato nel PNRR.

Per i collegamenti ferroviari ad alta velocità sono stati già affidati i lavori di realizzazione per tutti i lotti PNRR. Nella linea Palermo-Catania sono in corso le attività propedeutiche all'avvio delle attività negoziale; e qui contiamo di raggiungere entro la fine dell'anno le aggiudicazioni degli appalti per la realizzazione delle linee alta velocità Napoli-Bari e Palermo-Catania.

Infine per lo sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), è già stato definito il primo accordo quadro multitecnologico a novembre 2021, il secondo accordo è previsto entro luglio, l'aggiudicazione e la stipula dei contratti applicativi sono previste appunto nel secondo semestre. Quindi non prevediamo particolari criticità su questi fronti.

Per ciò che riguarda le riforme, la prima riguarda la *governance* per la realizzazione di investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico. Qui stiamo lavorando già con gli altri Ministeri competenti, così come per la semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica; queste due, chiedo scusa, sono già state realizzate. Invece le due mancanti riguardano l'aggiudicazione competitiva delle concessioni delle aree portuali: questo è stato inserito nel disegno di legge sulla concorrenza, che è già all'attenzione del Parlamento, mentre il secondo aspetto su cui stiamo lavorando con gli altri Ministeri è la semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di *cold ironing*, cioè l'elettrificazione delle banchine per consentire alle navi, durante la fase di ormeggio, di spegnere i loro motori.

Se questo è il quadro generale, farei ora un approfondimento sul cronoprogramma degli investimenti. Quello che vi sto per mostrare è una novità assoluta. Dai nostri sistemi di monitoraggio e dai colloqui con i soggetti attuatori abbiamo questo primo sistema di monitoraggio, in cui sono indicate le date limite, che in qualche modo

immaginiamo non solo per la distribuzione delle risorse, quel poco che non è stato ancora già distribuito, ma anche per l'aggiudicazione della gara e poi la realizzazione. Le realizzazioni come vedete sono tutte concentrate sul secondo trimestre del 2026, che sono le date concordate con l'Unione europea, ma prevediamo che molti di questi interventi possano essere realizzati prima della scadenza ultima.

Per ciò che concerne la Missione 3, qui abbiamo appunto gli interventi per l'alta velocità, per le linee Roma-Pescara, Orte-Falconara, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia. Dai riscontri avuti anche sulla base delle valutazioni di impatto ambientale attese e la scadenza di queste valutazioni, RFI in particolare ritiene che queste date, per le aggiudicazioni delle gare e poi la realizzazione dei lavori, siano quelle massime che ci consentirebbero di raggiungere tutti i *target* degli investimenti.

Infine, per ciò che riguarda la parte sempre della Missione 3, qui ci sono alcuni degli aspetti che ho già citato, e in particolare sui nodi ferroviari, sul sistema europeo di sicurezza, eccetera eccetera. Qui vedete che molte delle aggiudicazioni sono previste avvenire nel corso del 2022.

Questa *slide* invece si riferisce alla Missione 5 e riguarda il programma innovativo per la qualità dell'abitare e gli interventi per le zone economiche speciali.

Questi sono, per ciò che riguarda le ferrovie, i cantieri già aperti. Come ricorderete, una parte degli investimenti a legislazione vigente sono stati trasferiti sul PNRR e a questi si riferiscono i cantieri già aperti, ma possiamo formalmente dire che i cantieri PNRR, almeno per questa componente, sono già operativi.

Ultimi riferimenti, non solo sul cosa fare ma sul come farlo. Vorrei ricordare che abbiamo recepito i principi del G20 per ciò che concerne gli investimenti infrastrutturali sostenibili, non solo dal punto di vista della realizzazione, i materiali e così via, ma anche della *governance* delle infrastrutture. Nelle linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica è stata introdotta una relazione di sostenibilità, e all'interno del comitato spe-

ziale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che riguarda in particolare le opere dell'Allegato IV del decreto-legge n. 77 del 2021... Questa è la situazione, il comitato sta operando nel rigoroso rispetto dei tempi assegnati, estremamente contenuti, e qui avete un'idea dei 21 progetti finora analizzati, 12 finanziati da risorse PNRR e 1 in parte da PNRR, 7 da risorse nazionali e 1 dal Piano complementare. I pareri su 14 progetti sono già stati emessi e 5 progetti sono in corso di esame.

Importante la relazione di sostenibilità, che è obbligatoria per le nuove linee guida del progetto di fattibilità tecnico-economica; e non è un vezzo, questa relazione di sostenibilità, perché la verifica del rispetto del principio del principio *do no significant harm* (DNSH), che richiede una stima anche del *carbon footprint* eccetera, è condizione necessaria per dimostrare poi alla Commissione europea che i progetti sono stati redatti coerentemente con i principi del *Next Generation EU*. Questo è estremamente importante, è un cambiamento strutturale che è anche preconditione per il finanziamento europeo.

Concludo con il dibattito pubblico che, come sapete, è un elemento importante proprio della *governance* prevista anche dai principi del G20. Noi abbiamo rafforzato il ruolo del dibattito pubblico, in particolare per le opere del PNRR. A oggi sono stati avviati 9 dibattiti pubblici. Tra questi quello della circonvallazione ad alta velocità di Trento è quasi giunto a conclusione, ed è interessante (vediamo in questa *slide*) dove sono stati già attivati i dibattiti pubblici; io sarò a Pescara venerdì proprio per avviare il dibattito pubblico della linea ferroviaria Roma-Pescara. Il caso di Trento è un caso estremamente interessante, perché nonostante i tempi stretti l'ottima organizzazione del modo in cui il dibattito pubblico si è realizzato ha consentito la partecipazione di poco più di mille cittadini, mentre 5 mila, quasi 6 mila sono stati raggiunti comunque via *social media*. Ci sono stati 17 incontri, di cui 6 con il pubblico e 11 tecnici, sono stati predisposti 53 documenti di commento a cura degli *stakeholder* e ci sono stati 125 articoli della stampa su que-

sto tema. Questo ci fa ben sperare per far sì che il dibattito pubblico diventi non un'eccezione ma la normalità, e che ci sia un vero coinvolgimento dei cittadini a livello locale nella definizione di opere così importanti.

Io avrei terminato, presidente, e sono naturalmente a vostra disposizione per rispondere ai quesiti.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Io ho già un intervento da parte dell'onorevole Donina.

GIUSEPPE CESARE DONINA. Grazie presidente, grazie Ministro dell'esaustiva spiegazione. Ovviamente a nome del gruppo della Lega facciamo un plauso alla sottolineatura che c'è nella sua relazione anche riguardo alla sperimentazione dell'idrogeno, sia sull'aspetto ferroviario che sull'aspetto stradale. È un tema molto importante, come ovviamente il Ministro saprà e sanno i colleghi: anche sull'aspetto stradale la tecnologia sta facendo passi da gigante, ormai in Europa sono già tre le case automobilistiche che costruiscono camion a idrogeno, e in effetti tutti i dati ci dicono che sarà la tecnologia del futuro.

Riguardo a questo, riguardo alla transizione, chiedo se il Ministero e il Governo, oltre ad andare in quella direzione finanziando dei progetti che sostengono questi nuovi carburanti, queste nuove tecnologie, hanno previsto anche un periodo transitorio di supporto di queste tecnologie: perché ovviamente una volta realizzato l'impianto, il Ministro sa benissimo che la tecnologia sarà per il momento antieconomica e darà dei frutti solo dopo qualche anno. Chiedo se il Ministero ha previsto una fase di accompagnamento a favore delle aziende che investiranno su questa tecnologia.

L'altro punto importante: ho visto fortunatamente che tutti questi miliardi vengono investiti nella rete ferroviaria, in RFI 35 miliardi, che sono tantissimi, è un investimento importantissimo. Chiedo, in funzione anche dell'audizione che abbiamo tenuto ieri con l'amministratore delegato di Autostrade, che ci diceva che stanno investendo molto sulla tecnologia, perché la

tecnologia è quella che permette di verificare i flussi sulle strade, i flussi di traffico; chiedo se anche all'interno del Ministero, e soprattutto sulla rete ferroviaria, vi sia questa attenzione alla tecnologia, perché potrebbe portare il trasporto ferroviario ad essere molto economico, molto puntuale, molto accattivante per i turisti e per i cittadini italiani. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Donina. Onorevole Barbuto.

ELISABETTA MARIA BARBUTO. Grazie, presidente, e grazie signor Ministro per la sua relazione, per le *slide* che sicuramente ci farà avere.

Io avevo avuto modo di leggere la relazione, quindi le parti dedicate al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per quanto riguarda il discorso delle riforme, dei traguardi che sono stati raggiunti nel 2021, e apprendo anche con piacere di quelli che sono gli obiettivi e i traguardi che dovranno essere raggiunti nel 2022. Vorrei chiedere qualche spiegazione in merito alla parte della relazione descrittiva: non quella che riguarda puntualmente gli interventi effettuati, i traguardi raggiunti e quelli ancora da raggiungere, bensì quella dove si parla delle strade e quindi in particolare della sicurezza stradale. È una tematica molto importante, però mi sembra che questo discorso sia solo un po' accennato, non sviluppato adeguatamente. Vorrei chiedere spiegazioni proprio in merito a questo, perché, come lei giustamente ci diceva, a proposito delle strade abbiamo visto che ci sono le cosiddette opere bandiera, che sono state individuate per la realizzazione nelle risorse che provengono dai fondi europei 2021-2027; ma quello che mi interessa è conoscere esattamente quella che è la tematica della sicurezza e quindi che cosa concretamente verrà sviluppato nel prossimo futuro, e comunque entro il 2026. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Barbuto.

Ci sono altri interventi? Sì, onorevole Ficara.

PAOLO FICARA. Grazie al Ministro.

Credo che forse la fetta più grossa di tutto il PNRR faccia capo proprio al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e sicuramente dai dati che ci ha fornito la sua parte l'ha fatta in maniera egregia. Dalla tabella che ci ha fatto vedere sulle competenze poi, o meglio a chi andranno queste risorse, chi dovrà metterle effettivamente « a terra », tra enti locali e Provveditorato mi pare che si raggiunga circa un 25 per cento: quindi un quarto, diciamo, di tutte le risorse stanziato dal Ministero; e qui non vi è una domanda, vi è un'osservazione su un punto che sono sicuro lei segue attentamente: il problema delle risorse umane nei nostri enti locali, dalle regioni alle province ai comuni, dove ormai la carenza di figure professionali, soprattutto al Sud ma il resto del Paese non è che stia molto meglio, sicuramente rappresenta un grosso problema poi per la « messa a terra » di queste risorse.

Il Governo finora ha messo in campo alcuni strumenti, ma credo che sul fronte delle assunzioni, della capacità di fornire ai nostri enti locali risorse umane qualificate in maggior numero, si debba fare ancora molto, se vogliamo poi far sì che quegli obiettivi, che per esempio il Ministero ha raggiunto finora, possano davvero realizzarsi in concreto.

Faccio poi soltanto una raccomandazione sulla parte delle opere ferroviarie. Faccio un esempio specifico, sul collegamento Palermo-Catania, Ministro, sul quale ha mostrato alcune *slide*: alcuni di questi lotti sono finanziati con risorse del PNRR, alcune risorse fresche, altre sostitutive, altre erano già risorse stanziato. La raccomandazione è che la prima macrofase, cioè il nuovo binario che è già in fase di costruzione, venga completato nella sua interezza e che non vi siano rallentamenti e intoppi a causa del caro prezzi, perché quell'opera e altre in tante altre parti d'Italia sono attese veramente da decenni e tanti cittadini aspettano il PNRR anche finalmente come l'occasione di vedere concretizzate tali aspettative. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Ficara. Prego.

GIOVANNI BATTISTA TOMBOLATO. Grazie presidente, grazie Ministro. A parte che sottoscrivo qualsiasi cosa detta dal collega Donina, vorrei attirare un attimo l'attenzione sul discorso dei biocarburanti. Come lei sa, Ministro, in quest'ultimo anno il più grande gruppo costruttore automobilistico al mondo, che è la Toyota, sta investendo in Centro e Sud America importanti risorse per la produzione del biocarburante. Non ultima, circa un mese ha mostrato interesse per questo sistema anche la Porsche del gruppo Volkswagen. Io vorrei chiedere: è previsto in futuro aiutare anche nel nostro territorio... Certo, capisco che di produttori italiani, salvo qualche piccolo costruttore quale Pagani e Dallara e altri, non è rimasto nulla; però mi sembra importante investire nella Motor Valley, per dare una possibilità ai nostri marchi più illustri di sviluppare anche loro la tecnologia del biocarburante. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, onorevole Tombolato. Onorevole Scagliusi.

EMANUELE SCAGLIUSI. Grazie, presidente. Intervengo anch'io per ringraziare il Ministro della relazione e per aggiungere una domanda su quanto ci aveva detto, anche in audizione qui alla Camera, la Fiorani in qualità di commissario rispetto ad alcune opere ricomprese nel PNRR e alle difficoltà legate soprattutto ad alcuni pareri con le commissioni VIA (valutazione d'impatto ambientale) e con il lavoro di altri Ministeri, che dev'essere invece complementare a quello che sta facendo il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Si è trovato un modo di semplificare, e quindi accelerare anche su queste procedure? Com'è lo stato dei lavori? Colgo anche l'occasione per chiederle il terzo dei decreti sul commissariamento di alcune opere, perché alcune sono anche nel PNRR, a che punto è, perché era stato annunciato già da qualche mese e attualmente non è ancora pubblicato.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Scagliusi. Ci sono altri interventi? Se non ci

sono altri interventi, vorrei aggiungere una cosa io.

Onorevole Tasso, non l'avevo vista. Prego.

ANTONIO TASSO (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Buongiorno Ministro, la ringrazio soprattutto per la sua esposizione, sempre molto esaustiva.

Probabilmente è una mia distrazione. In una delle ultime *slide*, quando si è parlato dell'alta velocità e del collegamento Napoli-Bari, non ho sentito nulla che riguardasse l'*hub* di Foggia. Mi permetto di ricordare, ma il Ministro non ne ha bisogno perché lo sa perfettamente, l'importanza dell'*hub* e dello snodo intermodale della stazione di Foggia che va a intersecare la linea Baltico-Adriatica e quella Scandinavo-Mediterranea. Dal momento che questo snodo è importante per lo sviluppo del Mezzogiorno sotto molteplici punti di vista, che io adesso non starò a puntualizzare perché è stata inviata una memoria esaustiva, vorrei dei chiarimenti su questo punto, se è possibile. La ringrazio.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Tasso. Riprendo il filo del mio ragionamento. Nel ringraziare il Ministro per il lavoro molto apprezzabile, che ci ha...

Niente, non riesco a finire la mia frase. Onorevole Sozzani.

DIEGO SOZZANI (*intervento da remoto*). Grazie. Un intervento brevissimo, presidente. Grazie, Ministro, per la relazione. È solo per una domanda secca e precisa rispetto alla *slide* che ci ha mostrato oggi, ed è questa: quanti degli interventi che lei ha indicato erano già previsti prima del PNRR, e sono entrati poi nell'ambito del PNRR? Perché le dico questo? La mia preoccupazione nasce dal fatto che ho visto che con il decreto legislativo n. 152 del 2006, e quindi con la normativa ambientale, abbiamo ridotto i tempi; se mi può dire qualcosa rispetto alla riduzione dei tempi con il codice dei contratti, decreto legislativo n. 50 del 2016, ma soprattutto quante sono le nuove opere inserite nell'ambito delle sue *slide* a partire dall'applicazione del PNRR. Grazie, Ministro.

PRESIDENTE. Grazie.

Ho già detto che apprezzo il lavoro svolto. Vorrei solo chiedere una cosa. Io sono molto preoccupata rispetto al tema del caro materiali e alle conseguenze che questa vicenda avrà sulla reale capacità di « mettere a terra » le opere, ma anche di contrastare forme di illegalità, perché comunque il pericolo è molto alto. Noi su questo punto obiettivamente fino ad oggi abbiamo fatto il minimo indispensabile; c'è una preoccupazione molto diffusa. Mi ha letteralmente impressionata la presa di posizione ieri del presidente dell'Anac (Autorità nazionale anticorruzione), che ha per primo sollevato il tema: ragione per la quale nell'ufficio di presidenza io proporrò comunque di audire il presidente dell'Anac, perché ha dato una serie di suggerimenti preziosissimi che saranno utili per le opere commissariate e anche per il PNRR. Su questo punto, conosco perfettamente la sensibilità del Ministro e so che più di una volta ha tentato un ragionamento su tale questione; però sono a chiederle una maggiore specificazione su quello che deciderete di fare in riferimento a questa vicenda, perché il rischio è veramente molto alto.

La seconda osservazione è che ho la vaga sensazione che la riforma del TPL, del trasporto pubblico locale, non andrà avanti in questa legislatura, perché siamo veramente fuori tempo massimo. Una delle ansie maggiori che ho, anche incontrando le aziende di TPL, è relativa al fatto che non riusciranno probabilmente per loro capacità di indebitamento, per libertà interna alle aziende, ad acquistare i mezzi che sono previsti. È una quota cospicua del PNRR, è un obiettivo importante del Ministero. Io credo che dovremmo mettere a fuoco tutto il tema delle centrali uniche di appalto sul tema delle aziende, perché le aziende sono messe in termini molto differenziati da Nord a Sud al Centro, eccetera. Ce ne sono alcune che obiettivamente sono in stato di prefallimento. Cosa si intende fare? Io personalmente ritengo che una delle cose prioritarie da fare sia favorire un po' di aggregazioni tra queste aziende, per renderle più competitive; e forse su questo, anche non effettuando la

riforma complessiva del TPL, si potrebbe intervenire con un provvedimento del Ministro, oppure anche col prossimo veicolo utile del Parlamento, che favorisca e incentivi la formazione di realtà più grandi, quindi anche più solide dal punto di vista economico.

Prego, Ministro.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie, presidente. Seguirò l'ordine degli interventi, anche se alcune risposte possono essere utili anche ad altri interventi.

Certamente, onorevole Donina, il tema dell'idrogeno è molto importante. Abbiamo una serie di progetti all'interno del PNRR per la parte ferroviaria. Ci sono progetti che sono stati inseriti immaginando di effettuare le sperimentazioni sui treni a idrogeno là dove è immaginabile la produzione anche di idrogeno, visto che il tema della sicurezza va considerato in modo molto attento. Una delegazione del Ministero sta per andare a visitare all'estero i produttori di treni a idrogeno, oltre che di treni a batteria; non solo, ma abbiamo attivato anche l'ANSFISA (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali ed autostradali) per studiare, anche sulla base dell'unica esperienza oggi esistente, che è in Germania, quali sono le nuove regole per assicurare il funzionamento sicuro dei treni a idrogeno.

Per ciò che concerne invece il tema dell'autotrasporto, e del fatto che come lei ricordava ci sono imprese che stanno scegliendo l'idrogeno (ma ricordiamo che ci sono molte altre imprese che invece anche per l'autotrasporto pesante, per i mezzi pesanti, stanno scegliendo l'elettrico con le catenarie, quindi il mercato si sta sostanzialmente dividendo in due parti), ci sono degli investimenti previsti in questa direzione nell'ambito non del PNRR, ma di quei 2 miliardi del Fondo per la mobilità sostenibile, la cui destinazione stiamo predisponendo proprio per aiutare il settore a evolvere. Vorrei ricordare che nel decreto-legge della scorsa settimana il Governo ha deciso di stanziare risorse molto consistenti per un fondo per l'*automotive*, e la

definizione « *automotive* » comprende anche i veicoli commerciali, gli autobus, i veicoli pesanti. Il Governo da questo punto di vista ha fatto quindi una scelta molto importante come *plafond* finanziari, ma adesso stiamo studiando come utilizzare quelle risorse.

La tecnologia è assolutamente fondamentale, condivido con lei, e per ciò che concerne le ferrovie tutto l'investimento finanziato dal PNRR, ma non solo, per l'introduzione e l'allineamento delle linee italiane agli standard ERTMS, comporterà il fatto che, a parità di infrastrutture, sarà possibile far circolare molti più treni per unità di tempo in condizioni di sicurezza. Questo può produrre miglioramenti significativi del servizio ai cittadini; così come ci sono investimenti molto importanti per dei nodi strutturali del funzionamento, penso alla Roma-Pigneto, che consentiranno (uso un termine tecnico) di « sbottigliare », cioè di superare quei colli di bottiglia che oggi impediscono una circolazione più intensa dei treni.

Per ciò che concerne l'onorevole Barbuti, la ringrazio dell'apprezzamento sul fatto che il Ministero è in anticipo rispetto alle tempistiche previste dal PNRR per ciò che concerne le riforme. Io ho continuato a ripetere questa informazione da settimane, anche se poi ogni tanto qualcuno scrive sui *media* che siamo in ritardo, perché come ho chiaramente illustrato abbiamo già effettuato due riforme previste originariamente per il 2022.

Per ciò che concerne la sicurezza stradale, come in qualche modo ho indicato nella tavola riassuntiva di tutti i vari investimenti, oltre ai 3 miliardi previsti sull'anticipo FSC, che sono fondi nazionali, non fondi europei (mi permetto di fare questa correzione), con la legge di bilancio abbiamo appostato 11 miliardi di investimenti per la manutenzione di ponti, viadotti, strade regionali, strade provinciali. L'investimento principale sulle strade per la sicurezza viene quindi da questa fonte. In più, all'attenzione della Conferenza Stato-regioni c'è il Piano nazionale della sicurezza stradale che prevede tutta una serie di azioni, e quindi siamo in attesa del

parere della Conferenza per poi procedere, dopo l'approvazione da parte del Parlamento delle linee guida; colgo l'occasione per ringraziare la Commissione per i pareri emanati sulle linee guida, perché sono stati presi in considerazione nella stesura del Piano nazionale della sicurezza stradale.

L'onorevole Ficara e il tema degli enti territoriali. È vero, c'è il 25 per cento dei fondi che va agli enti territoriali, ma vorrei ricordare che gran parte di tali fondi vanno alle regioni per bandi, per esempio, per il rinnovo dei treni regionali, per il rinnovo degli autobus, per le ferrovie regionali: tutti interventi che sono già stati compiuti negli anni scorsi con bandi *standard*, in maniera tale da velocizzare l'operazione di messa a bando di questi investimenti. La nostra preoccupazione è dunque minore rispetto a quella di altri Ministeri. Detto questo, abbiamo scelto di sostenere le risorse umane nelle amministrazioni attraverso l'operazione molto innovativa della PNRR *Academy*: 16 mila RUP, responsabili unici del procedimento, si sono iscritti per essere formati sulle nuove procedure previste dal PNRR. Inoltre abbiamo un sistema di monitoraggio molto attento, che ci potrebbe consentire anche di capire in anticipo dai segnali iniziali quali possono essere le amministrazioni con dei problemi, e quindi intervenire magari per sostenerle prima di procedere all'utilizzo dei poteri sostitutivi.

Per ciò che concerne la Palermo-Catania con l'anticipazione FSC, si finanzia l'ultimo lotto, l'ultima parte del tragitto. Questa è una notizia molto importante, direi, che consente la messa in sicurezza della realizzazione dell'opera dal punto di vista finanziario.

Vengo al problema del caro prezzi, e in questo modo rispondo anche alla presidente. Io credo che abbiamo fatto molto più del minimo indispensabile. Vorrei ricordare che in primo luogo abbiamo dato indicazioni molto chiare alle principali stazioni appaltanti, in particolare a RFI e ANAS (Azienda nazionale autonoma delle strade), di rivedere i loro prezzari per tener conto del forte aumento dei prezzi che vi è stato, 22 per cento secondo le stime dell'Istat per il costo di costruzione delle diverse

tipologie di manufatti, e che a seguito di questa revisione dei prezzi sia ANAS che RFI hanno aumentato, appunto mediamente, i loro prezzi di circa il 20 per cento. Quindi le gare che partono per queste importanti stazioni appaltanti sono su prezzi realistici e non su prezzi vecchi, se posso usare questo termine. La stessa cosa è avvenuta con i prezzi regionali, che sono appunto di competenza delle regioni: infatti gli adeguamenti effettuati all'inizio del 2022 scontano i forti aumenti del 2021, che giustamente sono stati lamentati dalle imprese di costruzioni.

Abbiamo poi introdotto, per le opere che verranno bandite nel 2022-2023, un nuovo meccanismo di adeguamento dei prezzi che supera il sistema previsto dal codice dei contratti, che consente dunque di veder riconosciuti alle imprese aumenti superiori al 5 per cento e non più al 10 per cento, che era il valore che veniva richiesto alle imprese appaltatrici di assorbire comunque; e in più le stazioni appaltanti si faranno carico dell'80 per cento delle variazioni eccedenti il 5 per cento e non più soltanto del 50 per cento. Cosa vuol dire in pratica? Che se c'è un aumento dei prezzi del 12 per cento, nel vecchio sistema l'impresa si vedeva riconosciuto l'1 per cento; adesso per la parte eccedente il 5 per cento, e quindi nell'esempio che ho fatto il 7 per cento di aumenti, l'80 per cento di questo è coperto dalla stazione appaltante. Quindi vi è stata una forte revisione a favore delle imprese, proprio per evitare i problemi che anche il presidente dell'Anac ha richiamato, ma che appunto sono già stati in qualche modo affrontati per ciò che concerne gli appalti di opere; perché vorrei ricordare che il presidente dell'Anac nella sua lettera, resa anche pubblica, fa riferimento al tema invece degli appalti di servizi.

In più abbiamo previsto un fondo per integrare l'aumento dei costi che vengono fronteggiati dalle stazioni appaltanti per il primo e per il secondo semestre del 2021; e in più abbiamo, nel decreto approvato nei giorni scorsi, previsto anche un ulteriore fondo per il primo semestre 2022. Quindi

credo abbiamo fatto molti interventi, spero risolutivi.

Naturalmente questo può determinare un aumento del costo delle opere complessive rispetto ai preventivi, ed è un tema che, come ha ricordato anche la presidente Paita, io avevo posto ormai da settimane all'attenzione anche dell'opinione pubblica. Ricordo la nota ufficiale del MEF, del Ministero dell'economia e delle finanze, che prendendo atto di queste possibilità, di questi rischi, ha chiaramente indicato la volontà di coprire gli eventuali extracosti rispetto a quanto preventivato inizialmente. Ricordo sempre a tutti, in particolare ai meno esperti, che rispetto al prezzo base d'asta ci sono poi i ribassi, che tipicamente vanno a finanziare questo tipo di situazione in cui i prezzi possono aumentare.

Per ciò che riguarda invece le osservazioni dell'onorevole Tombolato, sul tema dei biocarburanti rinvio in modo più generale alla strategia che il Ministero della transizione ecologica insieme ad altri Ministeri sta sviluppando per la transizione energetica, e dunque anche sul tema dei biocarburanti. Vorrei ricordare che per ciò che concerne invece la filiera degli autobus, noi abbiamo già previsto, ed era nelle *slide* che vi ho mostrato, 300 milioni di finanziamento per progetti per la riconversione delle imprese o per lo sviluppo di nuovi progetti per la produzione di autobus non inquinanti. Come sappiamo, noi importiamo gran parte di questi veicoli e invece il nostro obiettivo è quello di produrli in Italia. Questo finanziamento sta indubbiamente generando dei passi avanti, almeno in termini di attenzione da parte delle imprese nella direzione voluta.

Per ciò che concerne l'osservazione dell'onorevole Scagliusi sulle difficoltà sulla valutazione d'impatto ambientale, noi, come ho già avuto modo di riferire nel rapporto che ho inviato alle Camere sui commissariamenti, abbiamo già fatto passi avanti importanti sulla commissione VIA ordinaria anche dal punto di vista organizzativo. Come abbiamo scritto in quella relazione di un mese fa, il nuovo calendario previsto per le VIA non PNRR, che riguardano le opere (poi tornerò su quanto ha detto l'o-

norevole Sozzani) che erano già previste a legislazione vigente e che sono entrate nel PNRR, è stato ritenuto da RFI e ANAS coerente con gli interventi previsti.

Abbiamo poi incontrato sostanzialmente questa settimana, ma in realtà ci sono dei contatti già previsti nel resto della settimana, la nuova commissione VIA, quella PNRR, cioè quella dedicata ai progetti PNRR, con la quale abbiamo definito un piano anche organizzativo, di scambio di informazioni che consente di velocizzare i processi. Ricordo che le opere del MIMS (Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) sono considerate prioritarie anche dalla commissione VIA PNRR, vista la loro complessità rispetto ad altre opere che richiedono sempre la VIA, ma che hanno complessità inferiore.

Per ciò che riguarda la questione invece del terzo lotto dei commissariamenti, noi abbiamo inviato da tempo alla Presidenza del Consiglio le proposte da trasmettere al Parlamento. Abbiamo ricevuto le osservazioni dal Ministero dell'economia e delle finanze in queste ore, e quindi dovrebbe essere ormai imminente la trasmissione al Parlamento delle proposte per la valutazione delle competenti Commissioni.

L'onorevole Tasso sull'*hub* di Foggia. Foggia è ricompresa nel Piano stazioni del PNRR, negli interventi finanziati dal PNRR: si parla appunto della stazione, non dell'*hub*; ma il tema è molto presente a RFI e a noi come parte degli altri investimenti della legge di bilancio a cui ho fatto riferimento prima. Questo è quindi all'attenzione, anche in vista della preparazione del prossimo contratto di programma con RFI.

L'onorevole Sozzani, quanti sono i progetti a legislazione vigente che sono entrati nel PNRR? Per i progetti in essere, in particolare questi riguardano 25,4 miliardi, quindi erano a legislazione vigente e sono stati trasferiti nel PNRR, per ciò che riguarda in generale il PNRR di nostra competenza. Per ciò che concerne in particolare i progetti ferroviari, sono 13,7 miliardi quelli che sono stati trasferiti dalla legislazione vigente al PNRR.

Per ciò che riguarda la riduzione dei tempi di autorizzazione, ricordo che con le

riforme che abbiamo realizzato sono previsti, per le ferrovie in particolare, sei mesi di tempo che intercorrono tra la progettazione e l'approvazione del progetto stesso, e quindi la possibilità di mettere in opera quei progetti. Questo fa parte delle velocizzazioni che abbiamo introdotto con il Parlamento per le modifiche normative che ho citato precedentemente.

Infine, onorevole Paita, il tema della riforma del TPL. Io mi ero impegnato con lei a inviare un documento, anche con delle ipotesi normative, entro la fine di febbraio: contiamo di rispettare quella scadenza per aprire un'interlocuzione proprio con lei e la Commissione sulla parte normativa, fermo restando che ci sono altri interventi che non richiedono necessariamente cambiamenti normativi. Per esempio l'allocazione del Fondo per il trasporto pubblico locale non richiede un intervento normativo, ma naturalmente un accordo con la Conferenza Stato-regioni, e vorrei ricordare che abbiamo inserito nella legge di bilancio un aumento progressivo del Fondo stesso, che a nostro parere va orientato all'innovazione digitale e al miglioramento dell'organizzazione, anche nella direzione di quelle aggregazioni cui lei faceva riferimento. Nel documento che trasmetteremo vi sono riflessioni un po' su tutti i diversi aspetti.

Per ciò che riguarda l'acquisto di nuovi mezzi, ricordo che questi fondi vanno in realtà ai soggetti, le regioni in particolare, che sono quelli attuatori del PNRR; quindi saranno le regioni ad acquistare, a valere su delle risorse del Ministero, i nuovi autobus in particolare per svolgere le operazioni di TPL regionale. Diverso è il tema del TPL delle città, su cui abbiamo avuto interlocuzioni anche con i sindaci delle città metropolitane. Su questo vi sono altri finanziamenti, anche ordinari, e vi è una forte richiesta da parte dei sindaci delle città metropolitane di avere accesso a questi fondi anche direttamente. Vorrei ricordare, da questo punto di vista, che l'allocazione che è stata effettuata dei fondi per l'acquisto di autobus non inquinanti ha tenuto presente non solo i parametri demografici ma anche quelli di inquinamento, e quindi abbiamo distribuito un

ammontare molto elevato che va direttamente alle città metropolitane, e non solo, proprio per l'acquisto diretto. Ma ovviamente il tema che lei poneva, presidente, è un tema di sistema, di capacità del sistema TPL complessivamente inteso di gestire questa fase di transizione importante: ripeto, questo sarà oggetto, se voi me lo permetterete, di interazioni proprio a partire dal documento che stiamo ultimando. Grazie, presidente.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Giovannini per il suo contributo reso ai lavori della Commissione e per la documentazio-

zione depositata, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Ministro, ovviamente attendiamo tutte queste novità e intanto per il momento la ringraziamo moltissimo della sua disponibilità.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.10.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 28 marzo 2022*

---

ALLEGATO

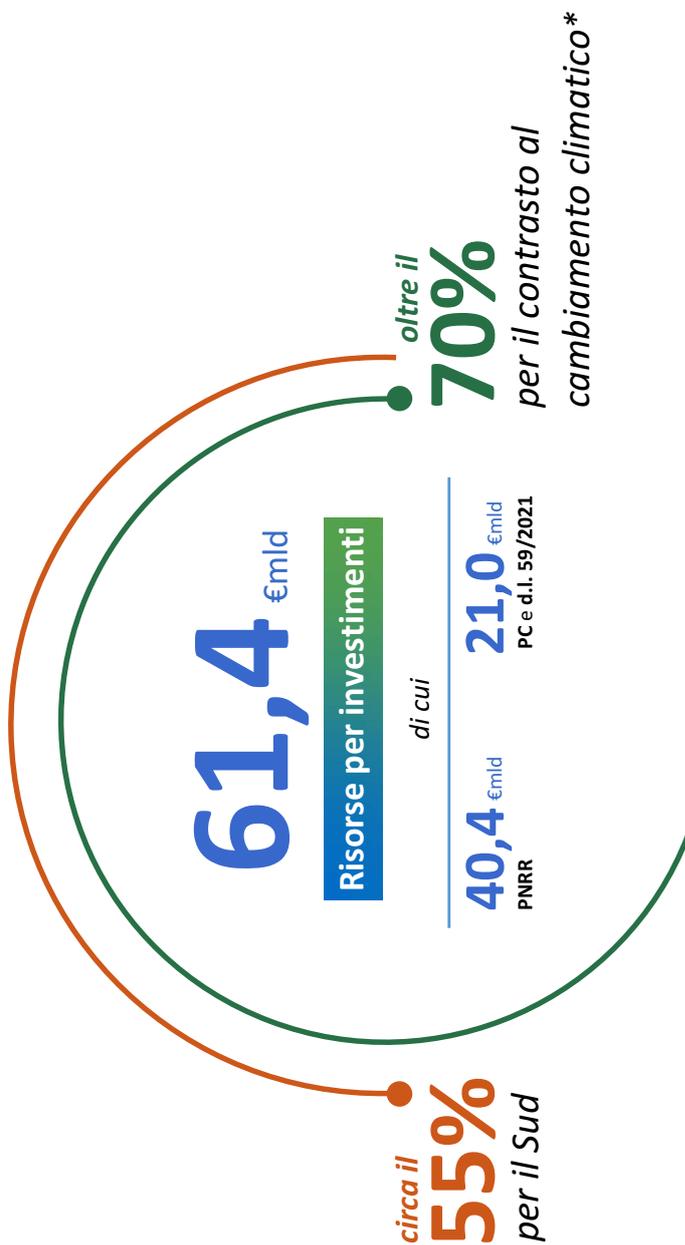


# Lo stato di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Piano Complementare di competenza del Mims

*Audizione presso la Commissione IX  
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati*

23 febbraio 2022

## Il PNRR e il PC: risorse di competenza del Mims



\* Stima effettuata con la metodologia Climate and Environmental Tracking del Regolamento UE 2021/241. Il peso calcolato sui soli fondi PNRR aumenta a 75,5%.

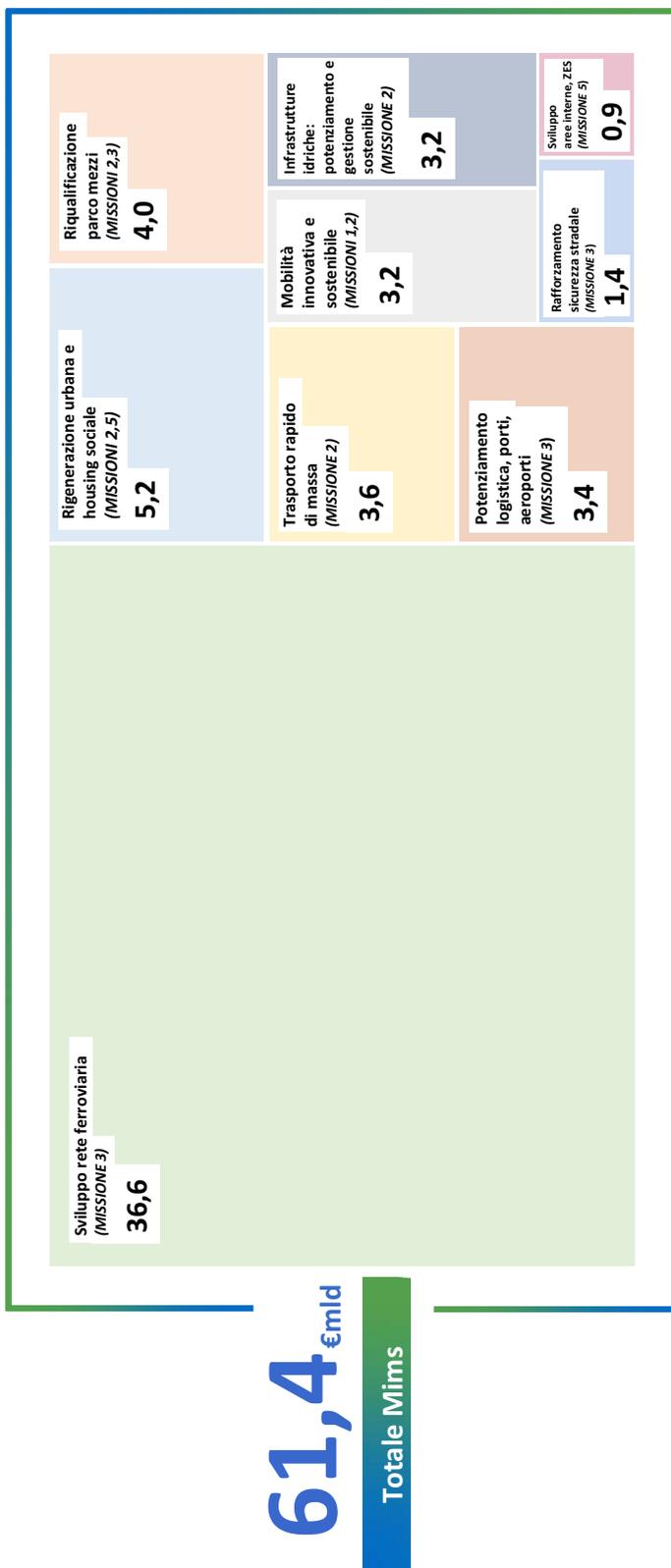
## Gli interventi del Mims che contribuiscono a trasformare la mobilità e i trasporti del Paese

<p><b>Missione 2 - Rivoluzione verde e transizione ecologica</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Sviluppo del Trasporto Rapido di Massa</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario e stradale</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Filiera bus elettrici e rinnovo del parco bus e ferroviario regionale</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Piano nazionale delle ciclovie</p> </div> </div>	<p><b>Missione 3 - Infrastrutture per una mobilità sostenibile</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Rete ferroviaria AV/AC (verso il Sud, collegamenti con l'Europa, collegamenti diagonali)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Sviluppo del sistema ERTMS, potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e delle linee regionali</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Upgrade, elettrificazione linee e piano stazioni al Sud</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Innovazione digitale dei sistemi aeroportuali</p> </div> </div>
--	---

## II PNRR e il PC: risorse suddivise per missione

Missioni	Risorse totali (€mlrd)
Digitalizzazione, innovazione e cultura	0,475
Rivoluzione verde e transizione ecologica	15,159
Infrastrutture per una mobilità sostenibile	41,872
Inclusione e coesione	3,863
<b>Totale</b>	<b>61,369</b>

## Il PNRR e il PC: risorse suddivise per settore di investimento



Fonte: elaborazione Mims su fondi PNRR e PC, incluso arrotondamento decimale in €mln. Resta ferma la suddivisione in Missioni e Componenti dei Fondi in oggetto.



Mims

## II PNRR e il PC: risorse suddivise per tipologia di investimento



\* Di cui 46,4 €mld riguardano opere pubbliche (es.: infrastrutture di linea o puntuali) e 6,5 €mld investimenti che prevedono contestualmente la realizzazione di un'infrastruttura e l'acquisto di beni e servizi (es.: potenziamento delle linee e del materiale rotabile). Fonte: elaborazione Mims su fondi PNRR e PC, incluso arrotondamento decimale in €mld. Resta ferma la suddivisione in Missioni e Componenti dei fondi in oggetto.

## Il PNRR e il PC: risorse suddivise per soggetto attuatore

Soggetti attuatori	Risorse (mld)	Percentuale (%)
Rete Ferroviaria Italiana*	35,0	57,0
Enti territoriali <i>Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni</i>	13,4	21,9
Concessionari e società di gestione <i>Concessionari infrastrutture idriche, Società di gestione ferrovie regionali e servizi ferrovie storiche, ZES, ANAS e concessionari autostradali per sistema monitoraggio ponti e viadotti</i>	7,0	11,4
Autorità di Sistema Portuale	3,0	4,9
Imprese e soggetti economici <i>Imprese logistica ferroviaria e navigazione, ENAV, soggetti filiera industriale autobus, soggetti economici di infrastrutture GNL</i>	1,6	2,5
Proveditori Operi Pubbliche Mims	1,4	2,3
<b>Totale</b>	<b>61,4</b>	<b>100,0</b>

\* include, tra gli altri, AV/AC al 2026 e 2030, Programmi ERTMS, nodi e direttrici, elettrificazione e resilienza al Sud, Piano stazioni al Sud.  
Fonte: elaborazione Mims su fondi PNRR e PC, incluso arrotondamento decimale in €mld.



Mims

- 7 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

## A che punto siamo: il 98,7% delle risorse è stato ripartito e assegnato



\* I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali. Totale delle risorse attivate di cui 60,5 €mld di diretta competenza Mims e 0,9 €mld a competenza mista con altri Ministeri. Dati aggiornati al 08 febbraio 2022.

## Traguardi e obiettivi per il 2022

- 53 traguardi e obiettivi finali da raggiungere entro il 2026, di cui 43 per investimenti e 10 per riforme.
- **Già raggiunti tutti i 7 traguardi previsti per il 2021 e 2 traguardi previsti per il 2022.**
- Nel 2022 sono previsti 7 traguardi (4 per riforme, di cui 2 già raggiunti, e 3 per investimenti).



\*M&T sta ad indicare Milestones & Targets (Traguardi e obiettivi)



## Investimenti di competenza del Mims (PNRR + PC + LdB + FSC)

I progetti selezionati FSC 2021-27 non solo si pongono in continuità rispetto agli interventi del PNRR e del PC, ma anche rispetto alle risorse nazionali allocate nella Legge 30 dicembre 2021, n. 234 (Legge di Bilancio 2022-2024).

Linee di intervento	PNRR e PC (€mln)	Legge di Bilancio 2022 (€mln)	FSC 2021-27 Opere bandiera (€mln)	FSC 2021-27 Altre opere (€mln)	Totale* (€mln)
Strade	1 980	10 800	2 621	476	15 877
<b>Ferrovie</b>	<b>36 600</b>	<b>15 900</b>	<b>2 307</b>	<b>12</b>	<b>54 819</b>
Trasporto Rapido di Massa	3 600	4 700	371	19	8 690
Infrastrutture idriche	1 800	440	130	312	2 682
Rigenerazione urbana ed edilizia	5 200	255		6	5 461
Altri investimenti	12 189	3 985	15	8	16 197
<b>Totale* (€mln)</b>	<b>61 369</b>	<b>36 080</b>	<b>5 443</b>	<b>833</b>	<b>103 725</b>

\* I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali.

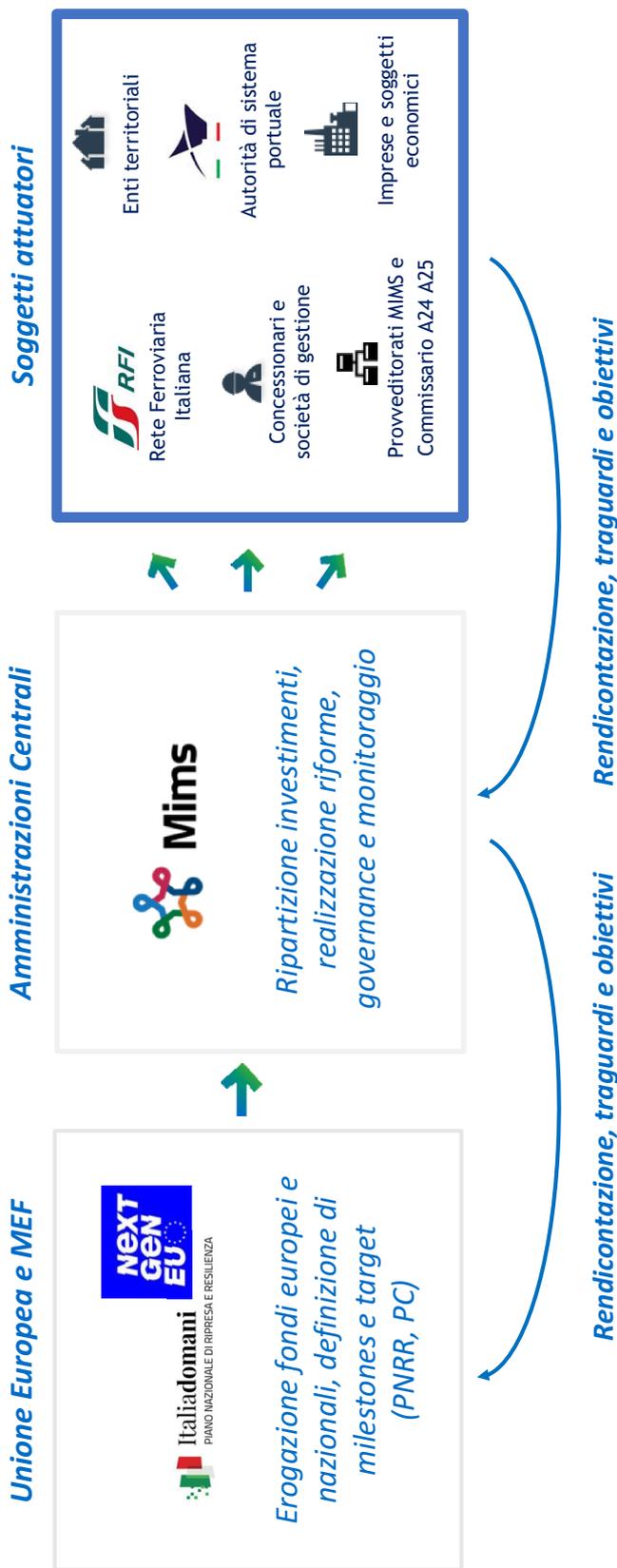


Mims

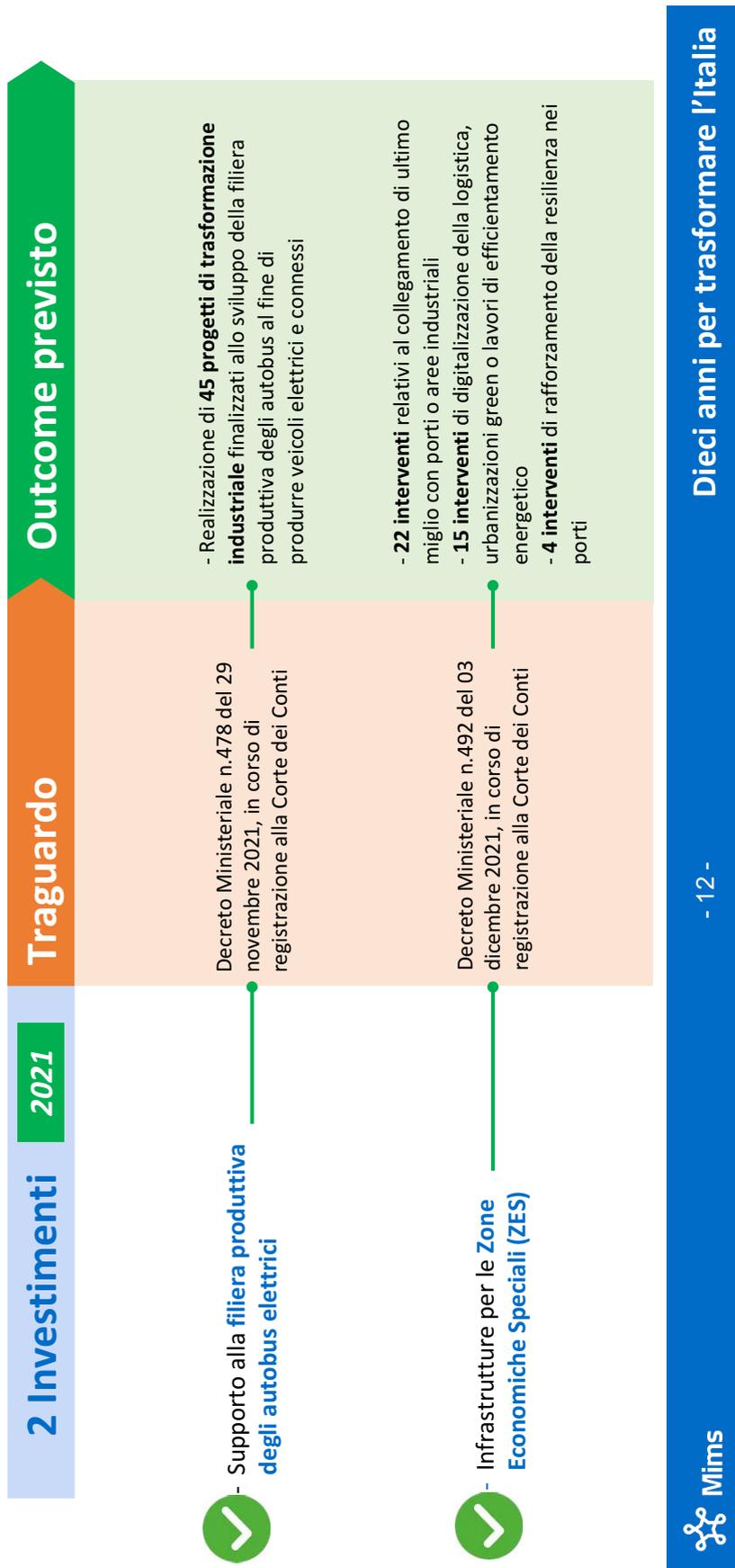
- 10 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

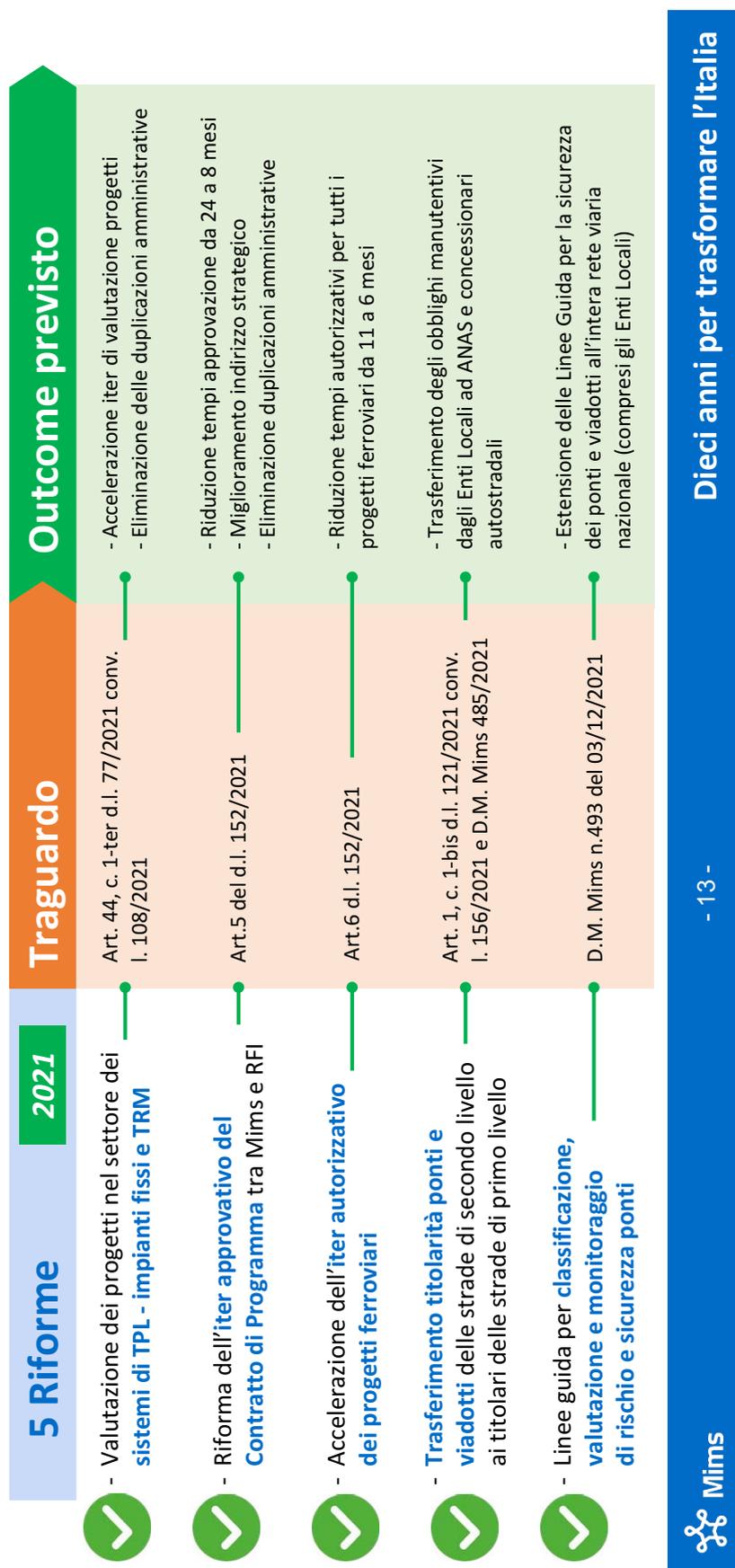
# Il PNRR: processo di assegnazione e rendicontazione delle risorse



# Traguardi raggiunti per gli investimenti Mims 2021



## Traguardi raggiunti per le riforme Mims 2021



Mims

- 13 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

# Investimenti Mims in linea con i traguardi 2022

## 3 Investimenti 2022



- Programma innovativo della qualità dell'abitare (PINQUA)



- Collegamenti ferroviari Alta Velocità (AV) per il Sud per passeggeri e merci



- Sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)

## Avanzamento

- Decreto MIMS 7 ottobre 2021 n.383 con il quale sono stati approvati gli elenchi dei beneficiari e delle proposte presentate  
 - Approvato lo schema di convenzione da stipulare con gli Enti beneficiari

- Affidati lavori di realizzazione per tutti i lotti PNRR  
 - Linea Palermo-Catania: in corso le attività propeedeutiche all'avvio delle Attività Negoziali per i Lotti 4b e Lotto 5 e gli iter autorizzativi per il Lotto 3 e Lotto 4a

- Primo Accordo Quadro Multi-tecnologico aggiudicato a novembre 2021; contratti applicativi in fase di stipula  
 - Secondo Accordo Quadro pubblicato il 24 dicembre 2021 con aggiudicazione prevista entro luglio 2022; stipula dei contratti applicativi prevista nel secondo semestre 2022

## Outcome previsto

- Firma delle convenzioni con gli enti beneficiari per la realizzazione di **10.000 unità abitative**, in termini sia di ristrutturazione sia di riqualificazione e **800.000 m<sup>2</sup> di superficie di spazi pubblici**

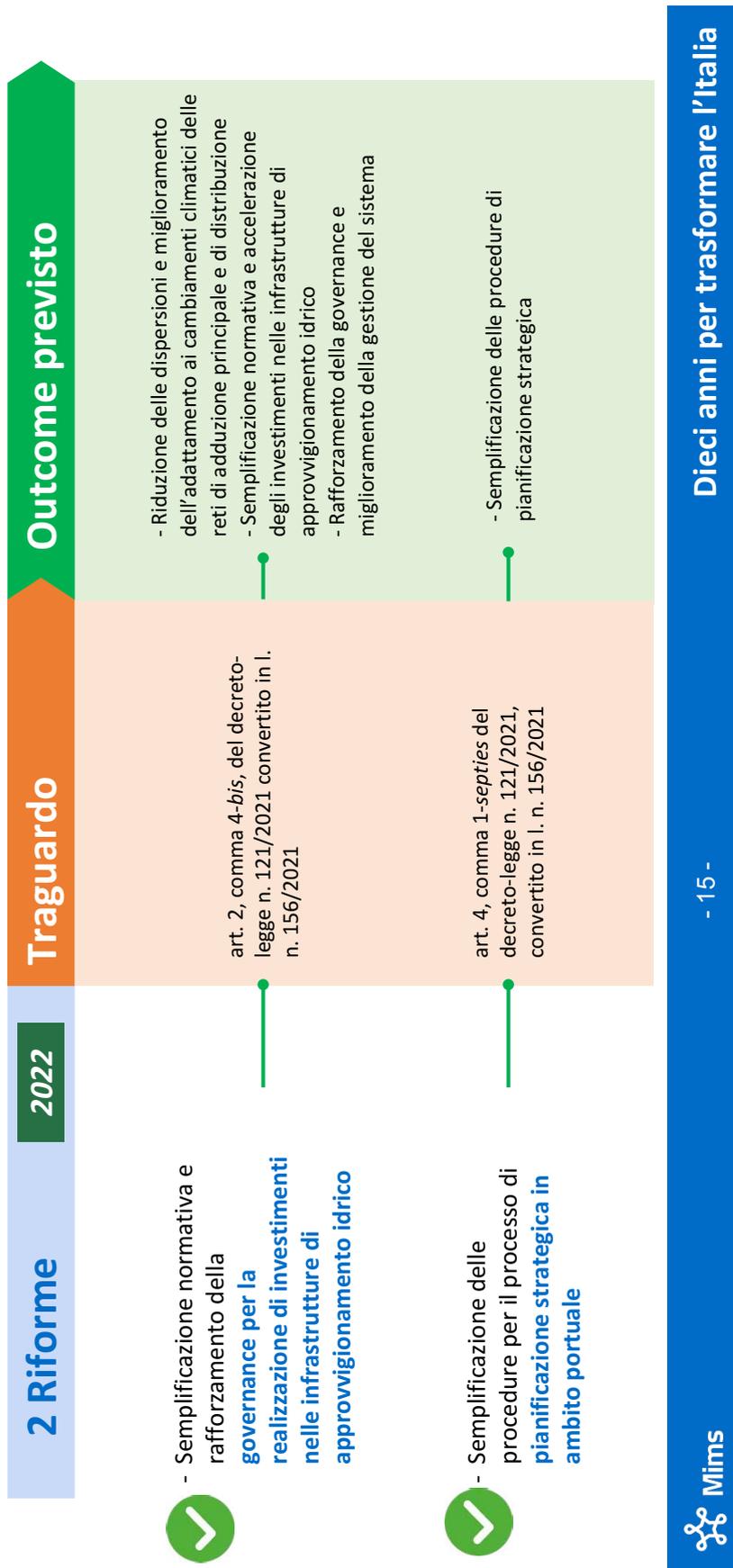
- Aggiudicazione, entro la fine dell'anno, degli appalti per la **realizzazione delle linee AV Napoli-Bari e Palermo-Catania**

- Affidamento dei lavori per la progettazione esecutiva e la **realizzazione del sistema ERTMS su 4900 km** di linee ferroviarie  
 - **Implementazione dell'ERTMS su 312 km** di linee ferroviarie

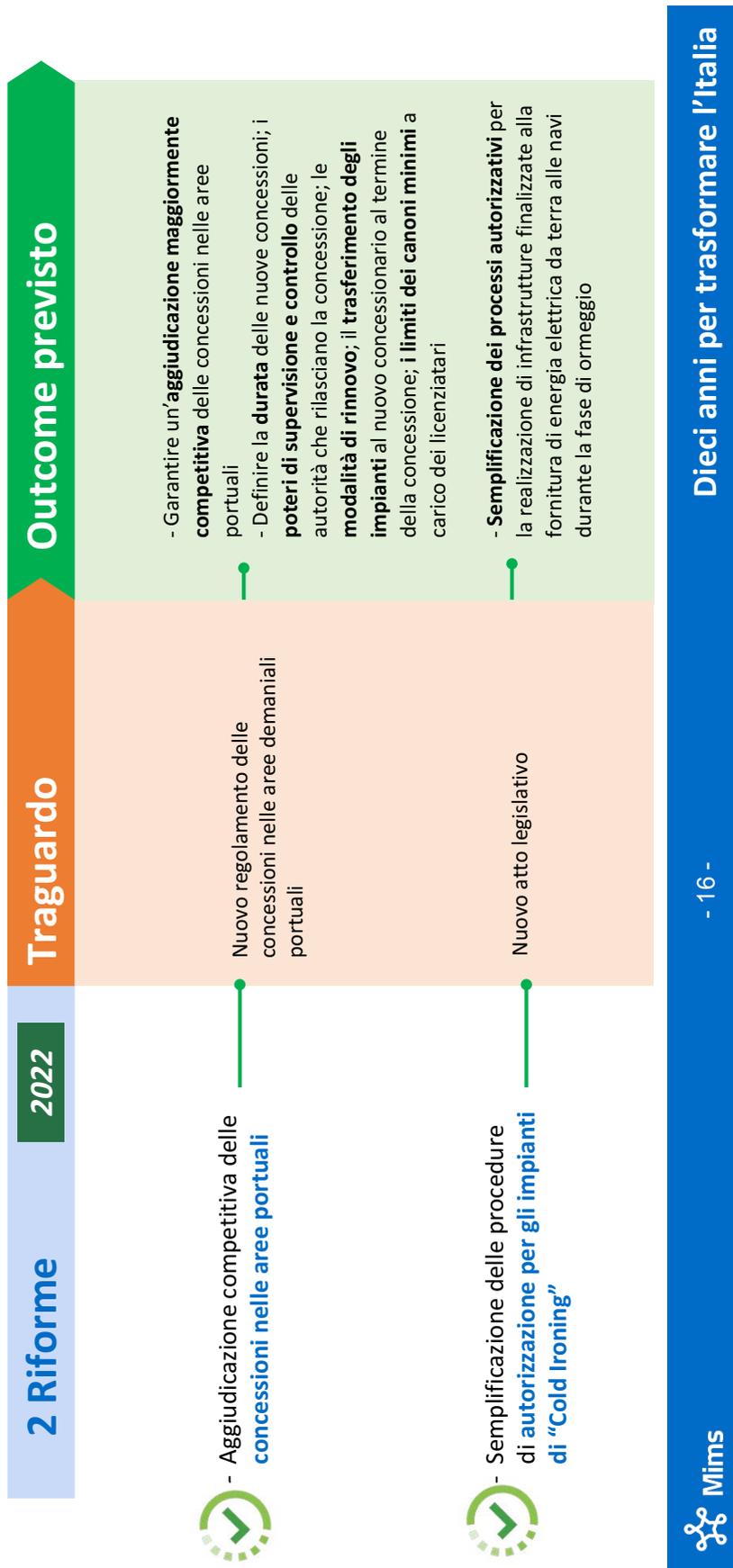


Dieci anni per trasformare l'Italia

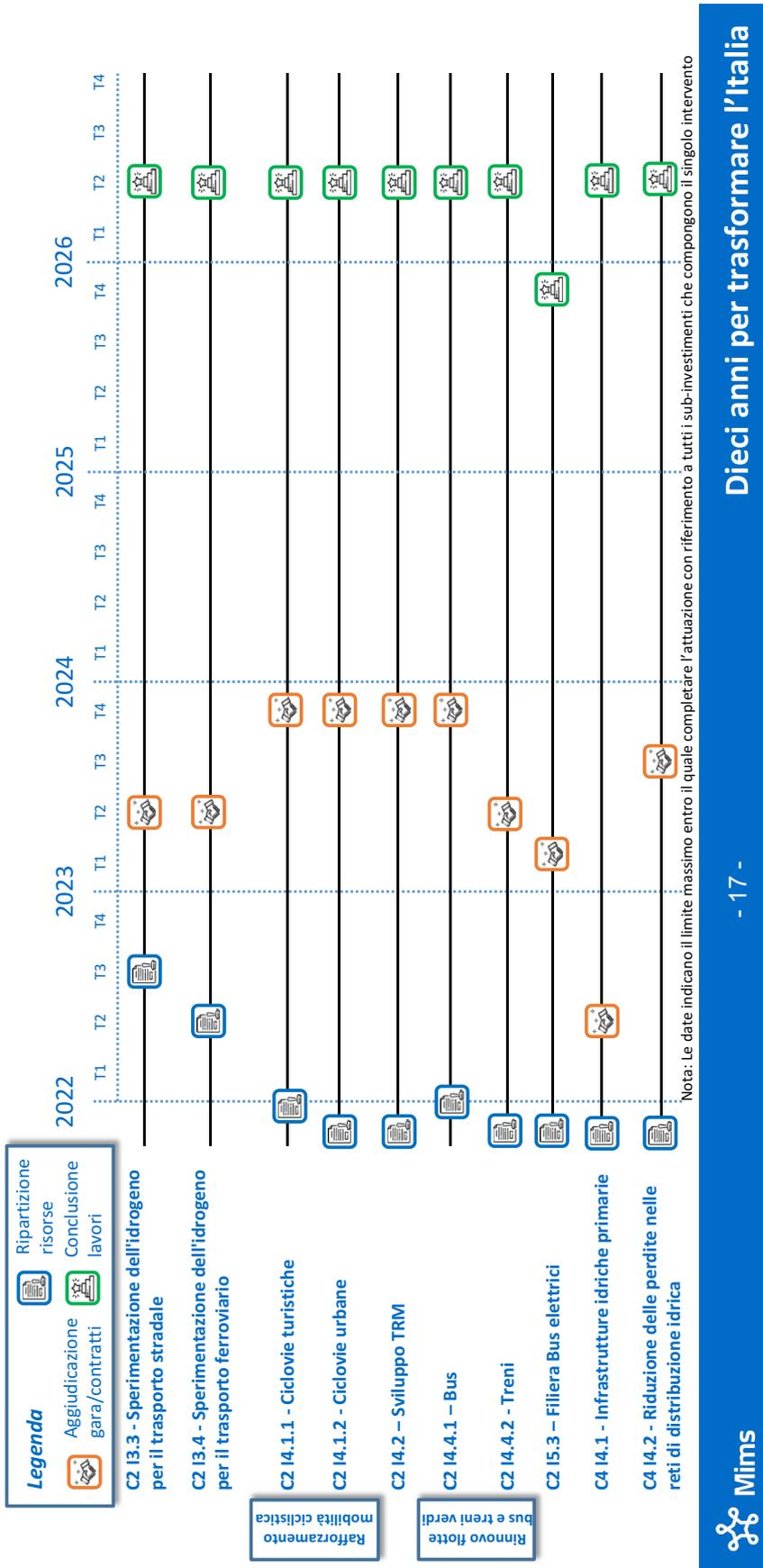
# Traguardi raggiunti per le riforme Mims 2022



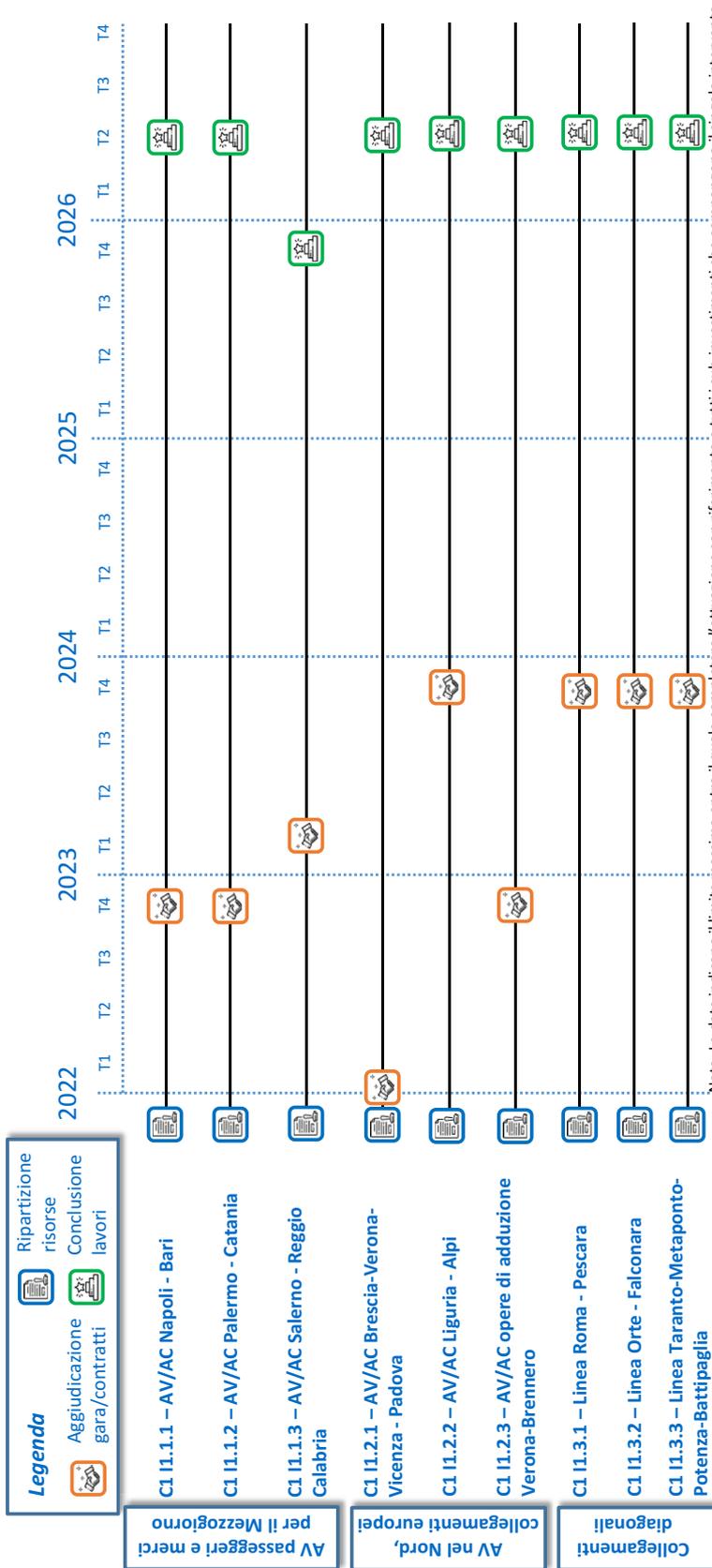
# Le altre riforme Mims in linea con i traguardi 2022



# Cronoprogramma degli investimenti Mims della Missione 2

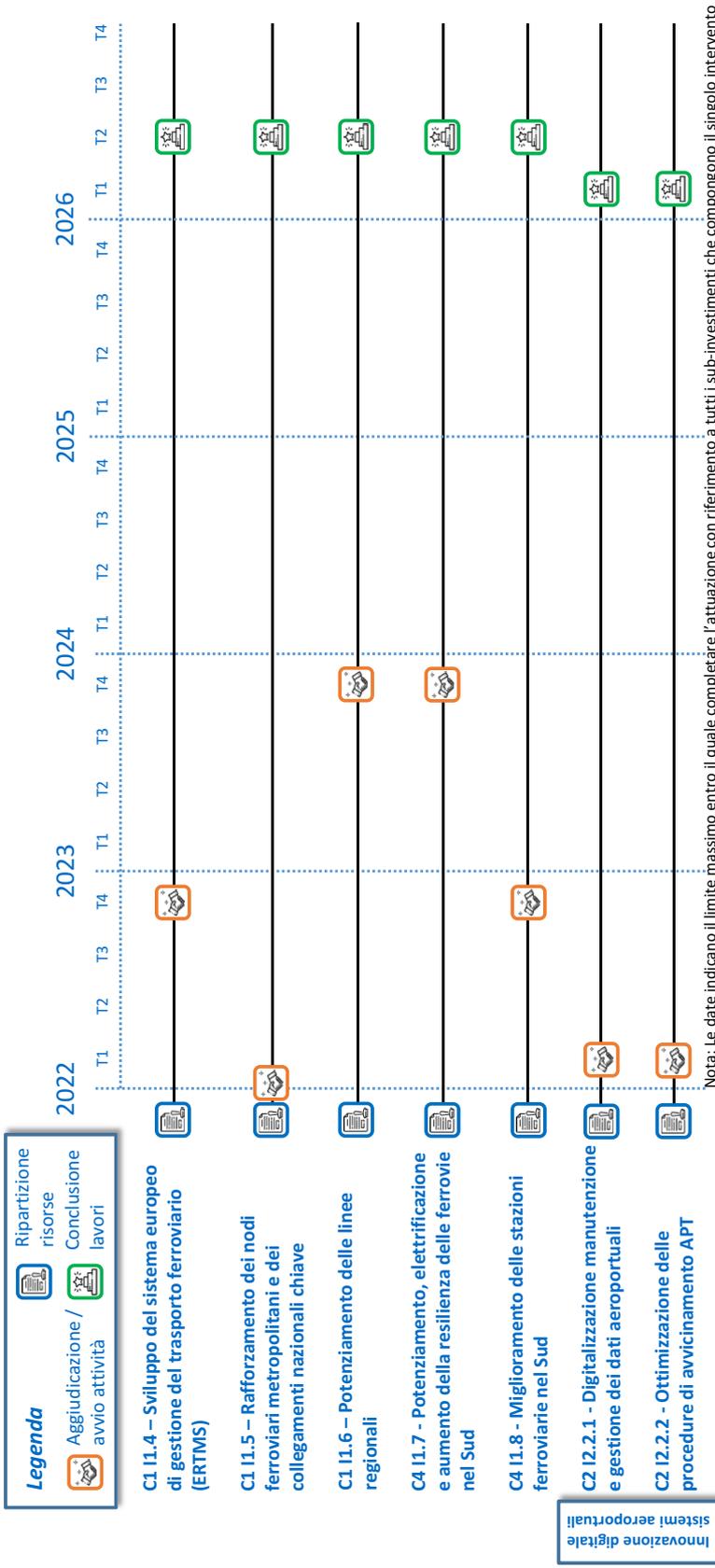


# Cronoprogramma degli investimenti Mims della Missione 3 (parte 1)



Nota: Le date indicano il limite massimo entro il quale completare l'attuazione con riferimento a tutti i sub-investimenti che compongono il singolo intervento

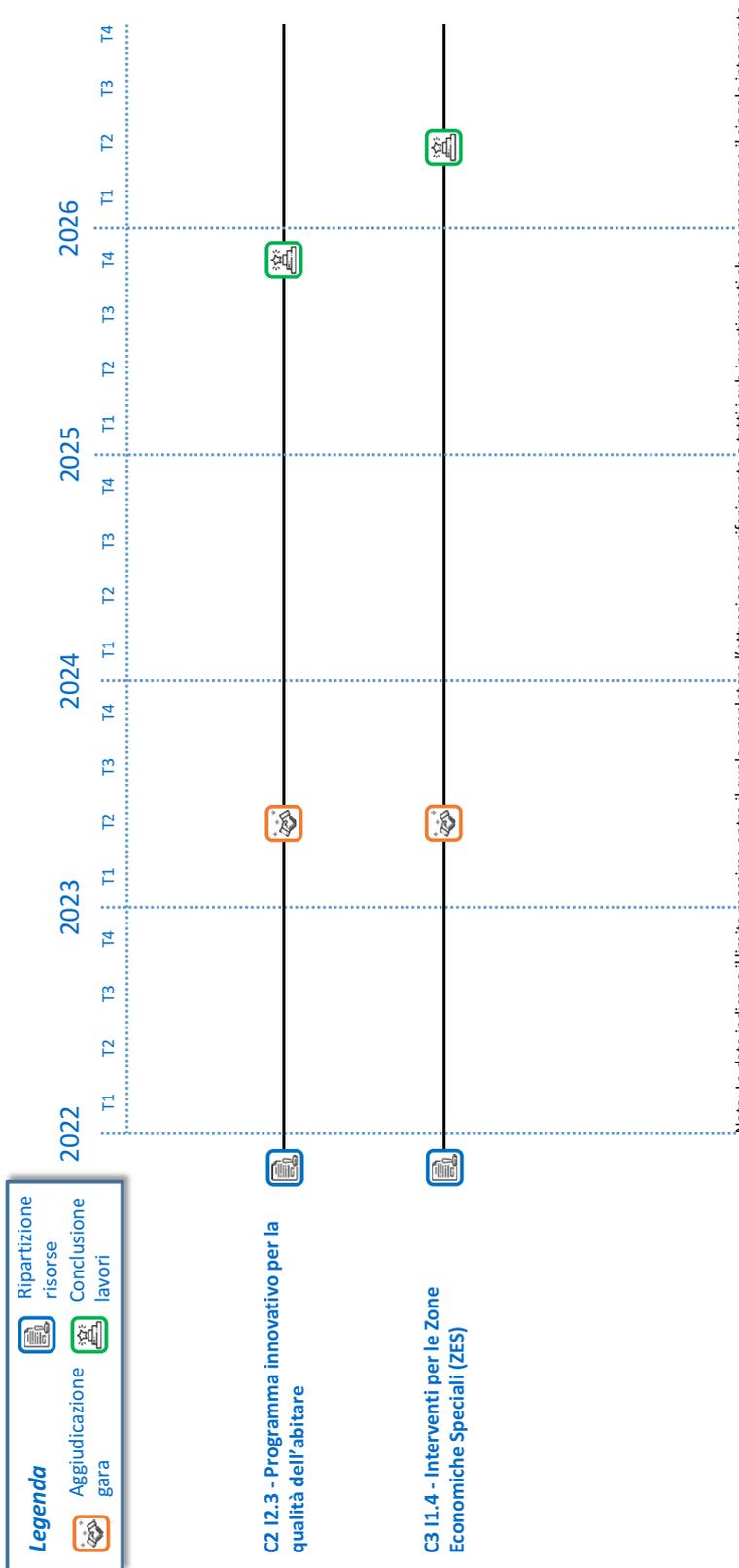
# Cronoprogramma degli investimenti Mims della Missione 3 (parte2)



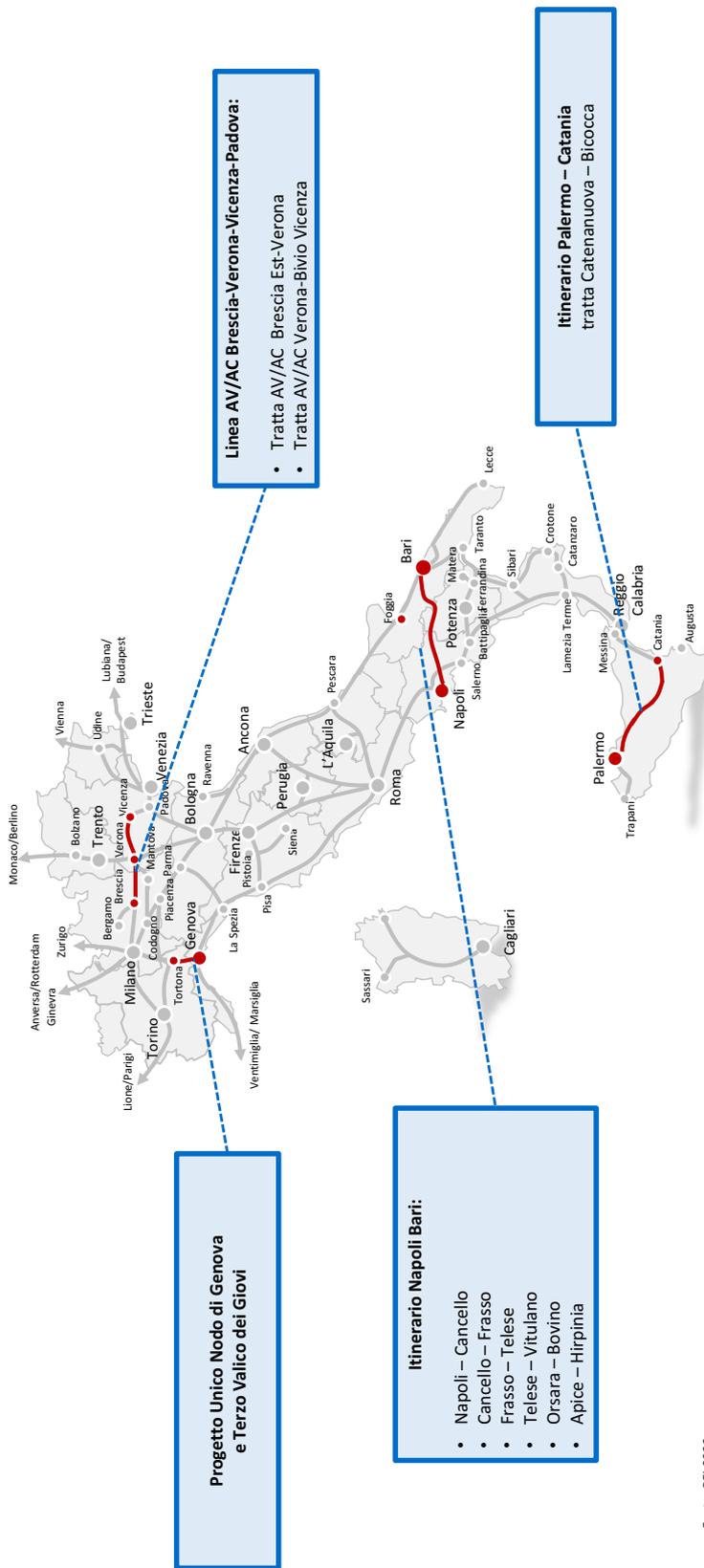
Nota: Le date indicano il limite massimo entro il quale completare l'attuazione con riferimento a tutti i sub-investimenti che compongono il singolo intervento

Innovazione digitale  
sistemi aeroportuali

# Cronoprogramma degli investimenti Mims della Missione 5



# Focus: i cantieri aperti in ambito ferroviario



Fonte: RFI 2022



Mims

## Attuazione e governance del PNRR: i principi del G20

Gli investimenti infrastrutturali sostenibili dal punto di vista economico, sociale e ambientale costituiscono la **spina dorsale per lo sviluppo economico e sociale di un territorio**.

A livello internazionale, i **Principi del G20** – concordati dai leader del G20 sotto la presidenza del Giappone – forniscono un quadro di riferimento, volontario e non vincolante, per realizzare **investimenti infrastrutturali che massimizzino l’impatto economico, sociale e ambientale**:

- Massimizzare **l’impatto positivo delle infrastrutture**
- Aumentare **l’efficienza economica** tenendo conto dell’intero ciclo di vita
- Valutazione degli **impatti ambientali**
- **Resilienza** a fronte di disastri naturali e di altri rischi
- Considerare la **dimensione sociale** dell’investimento
- Rafforzamento della **governance** delle infrastrutture



I nuovi strumenti di progettazione e valutazione adottati dal Mims, come le **linee guida settoriali** di valutazione degli investimenti in opere pubbliche, le **linee guida per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE)** emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) con l’introduzione della **Relazione di Sostenibilità** delle opere, e le linee guida sullo svolgimento del **Dibattito Pubblico**, vanno proprio in questa direzione.



Mims

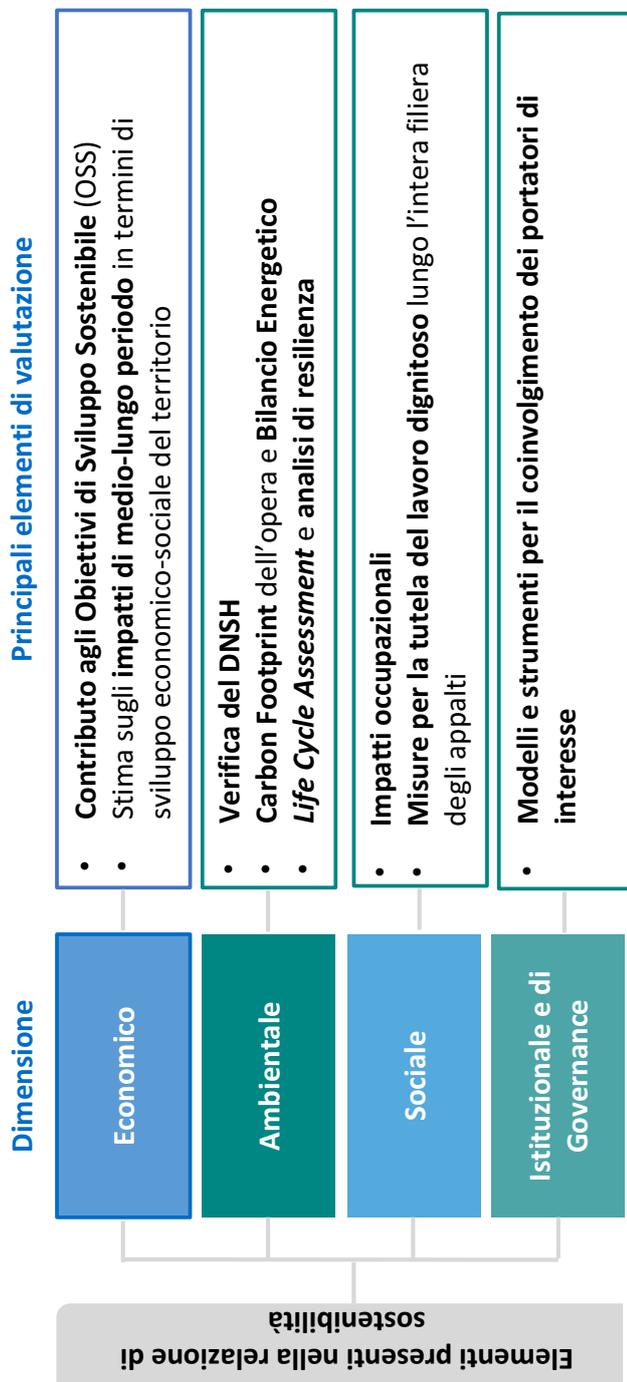
- 22 -

Dieci anni per trasformare l’Italia



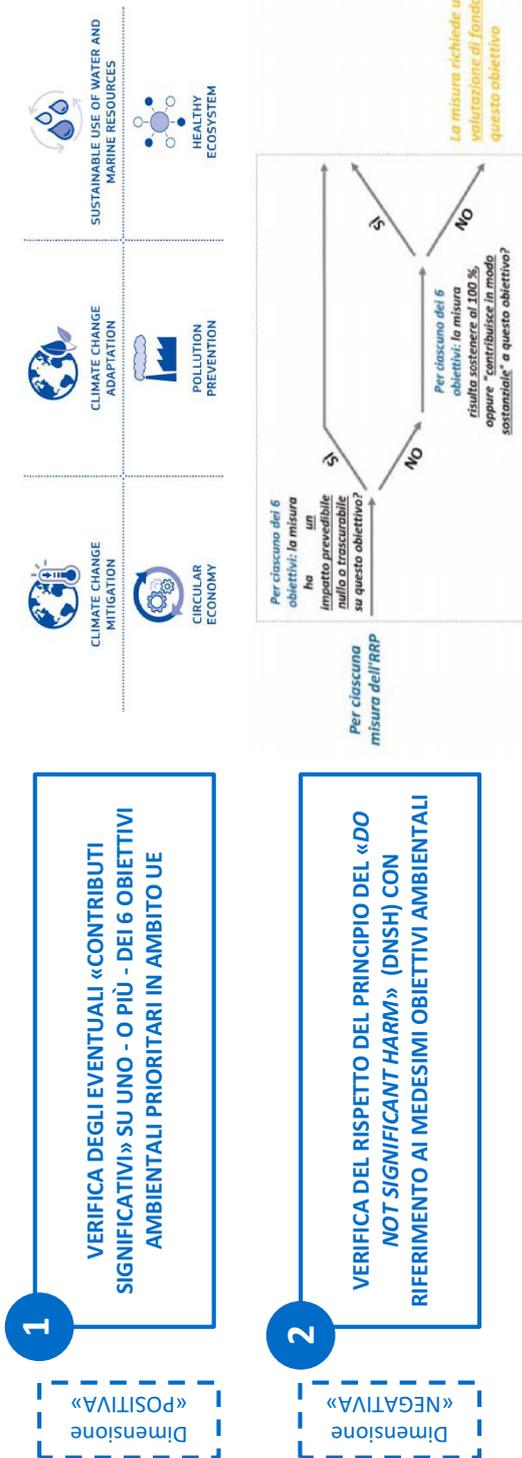
## Attuazione e governance del PNRR: la relazione di sostenibilità

Con le nuove Linee Guida per il Progetto di fattibilità tecnico-economica approvate dal Consiglio superiori dei Lavori Pubblici si è introdotto come nuovo documento di analisi *ex ante* la **Relazione di Sostenibilità delle opere**.



# Attuazione e governance del PNRR: il principio DNSH nella relazione di sostenibilità

La valutazione della dimensione ambientale è sviluppata in linea con il regolamento che istituisce il meccanismo di ripresa e resilienza e con la Tassonomia EU. L'analisi mira a identificare la componente «positiva» e quella «negativa» dei possibili impatti ambientali.



## Attuazione e governance del PNRR: il dibattito pubblico

Il Mims si è dotato di una serie di **strutture di governance** per rendere più rapido ed efficace il sistema organizzativo che dovrà gestire le attività connesse alla **programmazione e implementazione del PNRR**. Tra queste, il **dibattito pubblico** è uno strumento di democrazia partecipativa fondamentale per assicurare la massima inclusione dei portatori di interesse nella discussione e progettazione di un'opera.

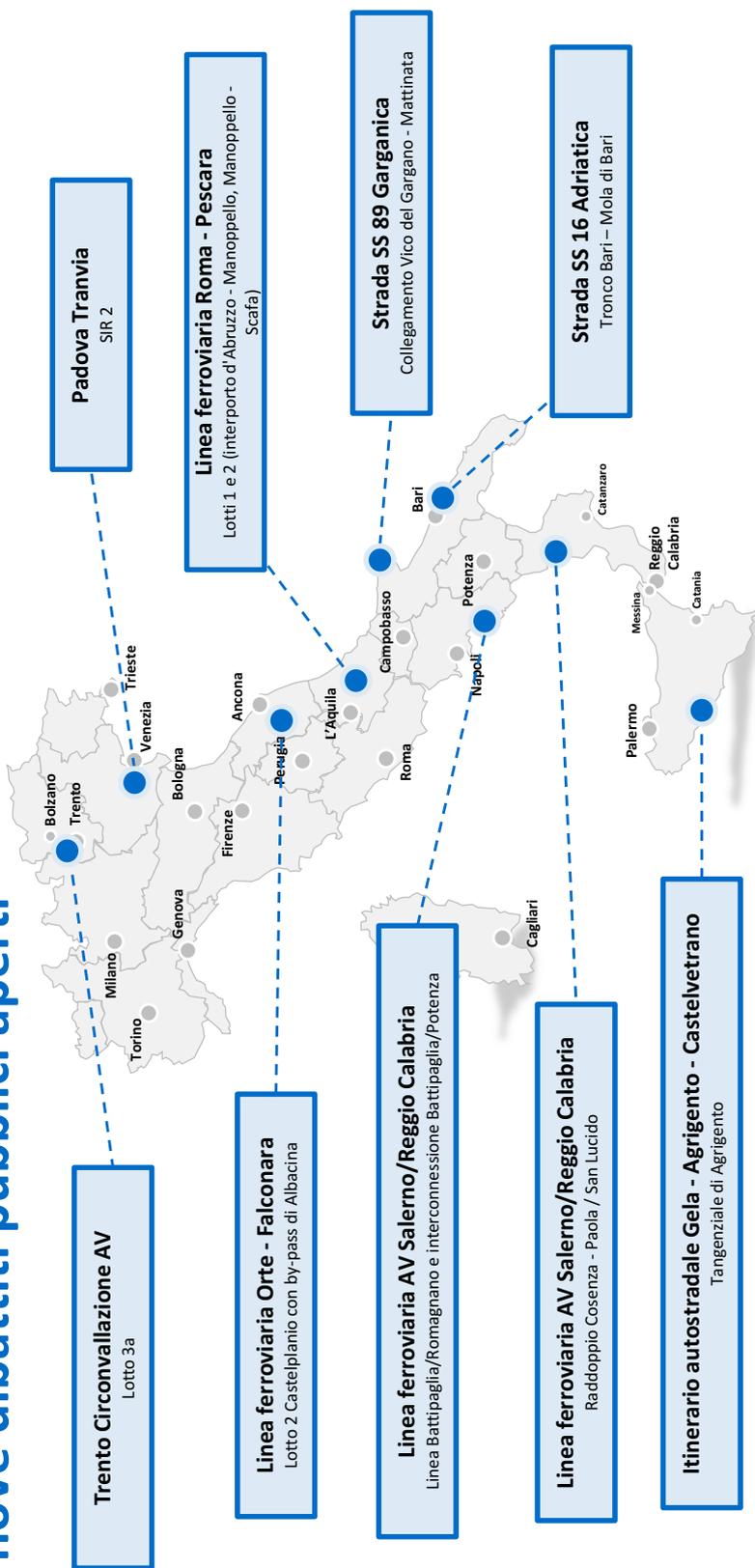
La **Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico** istituita presso il Mims ha approvato con la raccomandazione n. 2 le **linee Guida per il procedimento abbreviato per le opere PNRR** prioritarie per le quali è obbligatorio il dibattito pubblico, oltre alla riduzione delle soglie dimensionali per assicurare il dibattito su più opere.

L'obiettivo del procedimento abbreviato per le opere PNRR è di **coniugare efficienza e velocità** oltre a un diretto coinvolgimento del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in tal senso le linee guida in questione ne chiariscono dinamica, tempi e modi, oltre ai requisiti della figura chiave, il Coordinatore del dibattito pubblico.

**Ad oggi, sono stati avviati 9 dibattiti pubblici. Tra questi, quello sulla circonvallazione AV di Trento è quasi giunto a conclusione.**



# I nove dibattiti pubblici aperti



Dieci anni per trasformare l'Italia

## L'esempio della circonvallazione AV di Trento

Il procedimento di dibattito pubblico abbreviato per la circonvallazione di Trento è quasi concluso e il coordinatore ha presentato la relazione conclusiva, ora in attesa del parere della conferenza dei servizi.

Alcuni numeri sul dibattito in questione:



**1.008 partecipanti al dibattito**  
di cui 390 in presenza e 618 online

**5.949 persone raggiunte**  
via social media



**17 incontri**  
di cui 6 con il pubblico e 11 tecnici

**53 documenti di commento**  
ricevuti dagli stakeholder (quaderni degli attori)  
**125 articoli**  
della stampa sul dibattito



**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili



PAGINA BIANCA



\*18STC0176670\*