

Con queste premesse, con il D.L. n. 101/2013 fu istituita l'Agenzia per la Coesione Territoriale, che ha acquisito parte delle funzioni del soppresso "Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica" incardinato presso il Ministero dello Sviluppo Economico. Successivamente, con il D.L. n. 86/2018 è stato anche previsto il riordino delle competenze in materia di politiche per la coesione territoriale tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e l'Agenzia, definendo più chiaramente per quest'ultima i compiti operativi di sorveglianza sulla conduzione e attuazione dei Programmi, di assistenza alle amministrazioni centrali e regionali titolari, la definizione di *standard*, linee guida e istruzioni operative, e la possibilità di proporre misure di accelerazione sulla base degli esiti dell'attività di monitoraggio, valutazione e verifica.

Gli esiti dell'analisi delle precedenti sezioni rappresentano, tuttavia, un quadro molto lontano dalle aspettative, che impone un ripensamento del sistema di *governance* della politica di coesione, per rafforzare in modo effettivo e tempestivo l'azione di impulso, coordinamento e governo strategico e attuativo dei fondi.

Inoltre, l'esperienza della programmazione 2014-20, così come le analisi realizzate dalla Commissione europea nell'ambito del Semestre europeo (e.g. *Country Report* 2019, 2020), individuano nella debolezza della capacità amministrativa una delle principali sfide per il Paese in particolare per quanto riguarda gli investimenti, l'attuazione delle norme in materia di appalti pubblici e l'assorbimento dei Fondi UE.

Sfida tanto più ardua quanto più ampia e diversificata è divenuta l'offerta di risorse per le politiche di sviluppo per i prossimi anni, comprese quelle della coesione 2014-20, del REACT-EU e del ciclo 2021-27, le dotazioni PNRR e, non ultime, quelle della coesione nazionale (PSC).

Il miglioramento dell'efficacia attuativa delle politiche di coesione è al centro del disegno strategico del programma nazionale "Capacità per la coesione" 2021-27.

Il programma prevede la messa in campo di un'azione sistemica sul complesso degli attori delle politiche di coesione, con il ricorso a più strumenti e leve per il cambiamento. Oltre a un consistente intervento sul rafforzamento della capacità amministrativa delle Regioni e dei Comuni, è prevista una significativa azione di potenziamento delle strutture responsabili della governance centrale, volta a internalizzare le funzioni necessarie e a creare un centro di competenza che possa rappresentare il presidio tecnico specialistico per ogni livello di governo. A questa azione si intende affiancare l'istituzione di un meccanismo stabile di formazione tecnico-specialistica sulla politica di coesione.

PAGINA BIANCA

Allegato III

Strategie per le infrastrutture, la mobilità
e la logistica

PAGINA BIANCA

INDICE

PREMESSA	119
I. LE LINEE PROGRAMMATICHE PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA	121
I.1 PER LO SVILUPPO DELLA QUALITA' DELL'ABITARE.....	122
I.2 PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA IDRICO	123
I.3 PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA	124
II. LA METODOLOGIA DI SELEZIONE DELLE OPERE PRIORITARIE.....	127
III. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO	129
III.1 IL PINQuA E GLI ALTRI PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA.....	129
III.2. LE INFRASTRUTTURE IDRICHE	138
III.3 LE INFRASTRUTTURE DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA	151
III.4 LA DOMANDA DI TRASPORTO DEI PASSEGGERI E DELLE MERCI	178
IV. I FOCUS STRATEGICI.....	193
IV.1. PONTE SULLO STRETTO.....	193
IV.2. FABBISOGNO INFRASTRUTTURE IDRICHE.....	198
IV.3. GIOCHI OLIMPICI E PARALIMPICI INVERNALI "MILANO CORTINA 2026"	200
IV.4. IL PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA STRADALE	203
IV.5. PONTI E VIADOTTI.....	206
IV.6. GLI INTERPORTI E LE PIATTAFORME LOGISTICHE	207
IV.7. PROGRAMMA DI SVILUPPO DEI SISTEMI DI MOBILITA' NELLE AREE URBANE	208
I.V.8. PORTUALITA' E LOGISTICA: ATTUAZIONE DEL PIANO STRATEGICO NAZIONALE E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	210
I.V.9. IL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA: PROGRAMMI DI SVILUPPO E SCENARI FUTURI	213
V. CONCLUSIONI.....	215
APPENDICE: PRINCIPALI INTERVENTI FINANZIATI DALLA LEGGE DI BILANCIO 2023.....	217

PAGINA BIANCA

PREMESSA

L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) ha rappresentato, in questi ultimi anni, il documento programmatico sulla base del quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha delineato il quadro delle scelte relative agli investimenti prioritari aggiornando il quadro generale della programmazione delle infrastrutture coerentemente con il regime transitorio previsto dall'articolo 201, comma 9 e dall'articolo 216, comma 2, del Codice dei Contratti pubblici (D. Lgs. n. 50/216).

Il 2023, invece, risulta un anno particolare, di transizione normativa in cui muterà l'impianto sino ad oggi utilizzato per le azioni di pianificazione e programmazione. Infatti, il Governo sta provvedendo all'approvazione del **nuovo Codice dei Contratti Pubblici**, così come da programma delineato con l'Unione Europea, **nell'ambito del quale verranno ridefinite le procedure per la pianificazione strategica delle opere e dei programmi prioritari**. Pertanto, nelle more dell'entrata in vigore del nuovo strumento normativo che delinea il nuovo percorso di pianificazione e programmazione, il MIT, con l'Allegato Infrastrutture al DEF del 2023, intende definire **le nuove linee programmatiche** per lo sviluppo delle **infrastrutture** di propria competenza, sulla base delle quali verranno individuati, nei prossimi mesi, la **nuova pianificazione**, il **nuovo quadro delle priorità**, **declinando il programma dei finanziamenti e le tempistiche di realizzazione degli investimenti**.

Nel documento, inoltre, si richiamano le **metodologie di selezione delle opere prioritarie** finora utilizzate, che dovranno essere adeguate a quello spirito di concretezza e semplificazione ormai invocato da tutti gli operatori e che quindi viene assunto come uno degli obiettivi principali, peraltro spirito pregnante del nuovo Codice.

Per poter giungere a quanto sopra, viene rappresentato il **contesto di riferimento**, con:

- l'inquadramento della situazione della **qualità dell'abitare** e della normativa di riferimento, anche in vista delle recenti direttive europee in fase di approvazione;
- l'inquadramento del **sistema idrico**, che negli ultimi anni ha acquistato sempre maggiore importanza in relazione alla scarsità del bene primario acqua determinante in ambito civile, agricolo, industriale e turistico;
- l'inquadramento del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT) rispetto agli assi multimodali della rete europea Ten-T e con la sintesi delle analisi di mobilità di passeggeri e merci effettuate in questi ultimi anni, anche per valutare l'impatto causato dall'insorgere della pandemia. Elementi, questi, tutti propedeutici ed essenziali per una nuova definizione dei fabbisogni infrastrutturali e delle priorità di investimento.

Il documento riporta anche **Focus su alcune priorità programmatiche** già emerse in questi primi mesi di attività del Governo in carica, delineandone le linee di sviluppo previste.

Infine, in **Appendice**, sono rappresentate le esigenze di finanziamento, in termini di infrastrutture e programmi di interventi, che hanno trovato copertura nell'ambito della recente **Legge di Bilancio per il 2023**.

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

Primario obiettivo dell'attuale Governo, e in particolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è perseguire un **processo di pianificazione e programmazione** che garantisca, oltre alla corretta visione di sviluppo del nostro Paese, anche **tempi certi di realizzazione degli investimenti infrastrutturali** grazie a un **corretto processo di programmazione e a procedure snelle e veloci**. Questo dovrà portare, oltre che al concretizzarsi di obiettivi con maggiore linearità ed efficacia, anche a semplificare la vita ai cittadini che si approcceranno al mondo costruttivo privato. Saranno certamente da tenere in dovuta considerazione la tutela del territorio, dei beni culturali e dell'ambiente, ma senza trasformare gli strumenti di salvaguardia in un sistematico processo di rallentamento degli iter di realizzazione delle opere, bensì facendolo assurgere a fondamentale processo di integrazione progettuale per l'ottimizzazione del prodotto finale.

È da richiamare il percorso fondamentale che si sostanzia in **pianificazione**, come definizione di quello che serve per il nostro Paese, **programmazione**, come individuazione delle priorità, delle risorse necessarie, del soggetto che attua e dei tempi necessari, e **realizzazione**, la fase attuativa di messa a terra dell'idea. Tale schema è da tenere ben presente al fine di comprendere le corrette azioni da condurre e la relativa semplificazione. Il processo, che il MIT vuole definire e sintetizzare in questo documento, parte dunque dalla necessità di completare o rivedere oltre allo schema generale di pianificazione nei vari ambiti, **tempistiche, modelli e procedure** per evitare l'accumularsi di opere incompiute e il continuo commissariamento poco efficace delle stesse: **se lo straordinario diventa l'ordinario, è chiaro che l'attuale strumento di regolamentazione degli iter progettuali e realizzativi delle opere deve essere superato**.

Occorre infatti creare le condizioni normative e finanziarie per una programmazione che garantisca la realizzazione di opere pubbliche con alti standard di qualità e di sicurezza in tempi certi, e ne consenta anche una manutenzione costante e affidabile.

La revisione del Codice dei Contratti Pubblici, **azione dirimente sul fronte lavori pubblici dei prossimi anni**, è stata avviata dallo scorso Parlamento con la legge delega, istituendo una Commissione speciale presso il Consiglio di Stato, in maniera innovativa. Questo Governo ha proseguito i lavori con il coinvolgimento di tutti gli *stakeholders* potenzialmente interessati, con l'obiettivo primario della semplificazione normativa e amministrativa - senza ovviamente abbassare il livello delle tutele - nel nome della sostenibilità ma anche della fattività e della fattualità, da conseguirsi entro i prossimi mesi, con l'emanazione definitiva e l'entrata in vigore del nuovo Codice. Tra le misure più significative, che dovrebbero ridurre i

tempi di incertezza e conseguente stasi, troviamo certamente l'obbligatorietà delle clausole della revisione prezzi nei contratti di appalto, da considerarsi comunque anche sul fronte finanziario per le necessarie provviste, con l'adozione di linee guida unitarie per la redazione di prezziari regionali allo scopo di uniformarne la struttura e conformarne la composizione, e tali da prevenire fenomeni speculativi e inflattivi a tutela della stabilità economica-finanziaria e dello stesso mercato.

Contemporaneamente, in attesa dell'entrata in vigore della nuova normativa, per far fronte al fenomeno degli **aumenti eccezionali dei prezzi** dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, che sta ulteriormente rallentando le attività relative agli appalti e alla gestione dei cantieri, nella **legge di bilancio per il 2023** si è finanziata l'estensione a tutto il 2023 del meccanismo di compensazione a favore di tutte le stazioni appaltanti, già introdotto nel 2022 con l'art. 26 del DL Aiuti, con uno stanziamento aggiuntivo di **10 miliardi di Euro per gli anni che vanno dal 2023 al 2027**.

Le linee strategiche del MIT sono declinate basandosi su questi presupposti e prendendo spunto e derivazione, allo stesso tempo, del **quadro programmatico europeo**, a partire dalla revisione in corso della rete dei Corridoi europei TEN-T, dalle esigenze di sostenibilità ambientali emerse anche nell'ambito del pacchetto "Fit for 55" presentato nel 2021 al Consiglio Europeo, dai principi e dalle condizionalità del *Next Generation EU*, che hanno portato alla definizione degli obiettivi, delle riforme e degli investimenti infrastrutturali e sulla mobilità inseriti nel **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** e nel **Piano Nazionale Complementare**, nell'ambito dei quali sono finanziati circa 60 miliardi di euro sotto la titolarità di questo Ministero.

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

Di interesse primario è il tema **dell'edilizia statale e della rigenerazione urbana**: è diventato sempre più urgente pensare non più ai singoli interventi di riqualificazione abitativa, ma alle città e ai territori come sistemi nei quali nuovi progetti residenziali si inseriscono in una visione integrata.

In materia di edilizia statale e politica abitativa il Ministero è chiamato a svolgere un ruolo essenziale del cosiddetto "**Piano Casa**", che si esplica lungo tre direttrici:

- **regolatoria;**
- **pianificatoria;**
- **finanziaria.**

La prima direttrice risulta fondamentale per lo sviluppo futuro di questo settore nella sua rivisitazione, sia in ambito urbanistico che edilizio, con una chiara necessità di integrazione con le norme di mantenimento e preservazione ambientale affinché si evolva anche la cultura degli operatori del settore, pubblici e privati, che devono sempre più considerare questi aspetti in forma integrata, come peculiarità di un unico obiettivo: **riqualificazione complessiva, anche ambientale, di spazi ed edifici**. E' necessaria una norma nazionale in ambito urbanistico che

costituisca la base per le Regioni su cui fondare la propria regolamentazione e quindi la gestione del proprio territorio. È importante che il Governo e gli enti locali intervengano per favorire un'edilizia di alta qualità con standard urbanistici sostenibili anche sul piano energetico e su quello ambientale; un'edilizia inclusiva realizzata con le migliori tecnologie e materiali più efficienti, non solo nelle zone centrali delle città ma soprattutto nelle periferie, è fondamentale per dare a queste ultime un nuovo volto. Il contenimento del consumo del suolo e la logica di fornire misure o crediti di compensazione ambientale possono aiutare a sviluppare nuovi programmi, contemperando con il principio del mantenimento del nostro ambiente e di una risorsa importante, per vivere ma anche per l'economia, come quella territoriale.

Il riassetto normativo è indispensabile per intervenire successivamente con la pianificazione ed i finanziamenti dei fabbisogni prioritari. Tuttavia, pur in assenza del riassetto normativo, con il Programma innovativo per la qualità dell'abitare, finanziato nell'ambito del PNRR è stato già avviato un programma nell'ambito del quale è stata definita una graduatoria anche con progetti in lista d'attesa per il finanziamento, che possono costituire il primo piano stralcio.

Saranno inoltre da valutare politiche di contenimento e agevolazione degli affitti di alloggi di edilizia residenziale pubblica.

I.2. PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA IDRICO

Il sistema idrico, che non ha visto ancora una propria pianificazione, acquisisce oggi un'importanza primaria a seguito del cambiamento del clima: quest'ultimo ha portato con sé scarsità di piogge e di ricarica degli acquiferi, inducendo a sua volta un ulteriore aumento della temperatura.

È pertanto necessario procedere con quanta maggiore sollecitudine alla formazione della **pianificazione e programmazione interventi su infrastrutture idriche primarie** (a monte delle reti di distribuzione locale) - Legge n. 205/2017, così come riformata nell'ambito del PNRR.

Sino alla riforma imposta dal PNRR, non era prevista alcuna pianificazione organica e di lungo periodo per il settore. Con la L. 205/2017, art. 1, commi 516 e ss. e con la riforma imposta dal PNRR con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito dalla legge n. 156 del 9/11/2021, si è posto rimedio alla mancanza di un atto di pianificazione. È ora prevista infatti la redazione del nuovo Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico, da attuarsi ai sensi del DM n. 350 del 25/10/2022, predisposto ed approvato dal MIT di concerto con MEF, MIC, MASAF, MASE, sentita ARERA e con il parere della Conferenza unificata.

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

Per questo sarà istituita una **Cabina di regia** per poter pianificare e programmare con stretta connessione con gli altri Ministeri competenti, per l'inevitabile interdisciplinarietà del tema che coinvolge sicuramente il campo dell'agricoltura, dell'ambiente e del turismo. In questo modo sarà inoltre possibile prepararsi in maniera più strutturata ad affrontare il futuro sotto questo aspetto, rendendo il Paese più resiliente.

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

Per quanto riguarda le **opere infrastrutturali** che rientrano nell'ambito del **sistema nazionale integrato dei trasporti e della logistica (SNIT)**, per accelerare i loro iter realizzativi, il cosiddetto "decreto aiuti-quater", a fine 2022, ha definito una procedura semplificata per l'**approvazione definitiva di alcuni grandi progetti autostradali**, come ad esempio la **Gronda di Genova**, che altrimenti non avrebbero mai visto la luce.

Inoltre alcuni altri interventi infrastrutturali ritenuti prioritari in questa prima fase di azione di Governo hanno visto un'accelerazione del loro iter realizzativo grazie alla legge di bilancio 2023, in alcuni casi anche con l'incremento delle risorse rese disponibili, riducendo il gap tra il fabbisogno residuo e quello necessario per la loro realizzazione.

L'esempio più concreto è costituito dal **ponte sullo Stretto di Messina**, opera non più rinviabile e **considerata di assoluta strategicità da questo Governo** per l'Italia e per l'Europa nel suo complesso, in coerenza con il disegno dei Corridoi delle reti transeuropee di trasporto TEN-T, i quali prevedono l'obiettivo strategico del collegamento tra Palermo e Berlino, nonché, finalizzato a dare maggiore efficacia alla realizzazione della ferrovia ad alta velocità da Salerno a Reggio Calabria e alla velocizzazione delle ferrovie siciliane.

Fondamentale per questo Ministero è il tema della sicurezza stradale; questa prende le mosse innanzitutto da un'efficace manutenzione delle infrastrutture stradali (per la quale sono stati previsti recenti finanziamenti nella legge di bilancio 2023) e prosegue attraverso una verifica di puntuali aspetti normativi, sia sul versante delle regole tecniche costruttive o di organizzazione dei cantieri, sia su quello del quadro regolatorio e sanzionatorio. Anche il **Codice della strada** dovrà e potrà essere rivisto. Il nuovo Codice dovrà, tra l'altro, considerare e normare i più recenti sistemi di mobilità, soprattutto urbana, che si sono sviluppati ed inseriti nell'uso urbano soprattutto dei nostri giovani. Da questo punto di vista, l'approccio utilizzato in questi ultimi anni, per introdurre la mobilità "dolce" sulle nostre strade, non ha tenuto sempre in dovuto conto le caratteristiche delle infrastrutture esistenti, con l'introduzione di corsie e piste ciclabili in zone altamente pericolose, utilizzando segnaletica non prevista da alcuna norma. Questa situazione venutasi a creare mette in seria difficoltà i pedoni, i ciclisti stessi, gli automobilisti e la polizia locale che dovrebbe vigilare. Obiettivo di questo Ministero è aggiornare, nei prossimi mesi, il regolamento di esecuzione del Codice della strada per adeguarlo alle nuove esigenze di mobilità, ma con tutte le necessarie precauzioni al fine di assicurare sicurezza e chiarezza.

È poi convincimento del MIT che è necessario assumere nuove iniziative di contrasto alla recrudescenza dei dati relativi alla sicurezza stradale, anche mutandone l'approccio: la sicurezza stradale, infatti, non è garantita solo dal contrasto e repressione dei comportamenti di guida scorretti ma, prima ancora, da standard più elevati in termini di formazione dei conducenti e di verifica dell'idoneità alla guida degli stessi. Tra le misure che si potranno porre in essere è, infatti, allo studio anche l'innalzamento delle ore di guida obbligatorie per il conseguimento della patente di categoria B, passando dalle attuali 6 ad almeno 12, a fronte di una media europea di 20 ore.

Per quanto riguarda il sistema del trasporto pubblico a livello di città metropolitane e di aree urbane, l'azione di questo Governo e di questo Ministero sarà portata avanti in linea con le necessità di disincentivare l'utilizzo del mezzo privato, garantendo un sistema di mobilità locale realmente rispondente alle esigenze di mobilità dei cittadini e più sostenibile grazie all'incremento del trasporto rapido di massa (per il quale la legge di Bilancio 2023 ha stanziato più di tre miliardi di euro) e tenendo altresì conto della necessità di garantire i fondi per compensare i mancati introiti derivanti dagli effetti, ancora tangibili, della pandemia su questo comparto. Le nuove misure finalizzate, da un lato, ad incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico locale (il cd. "buono TPL") e, dall'altro, a promuoverne l'integrazione con i servizi di *sharing mobility*, intendono rispondere alla domanda di mobilità dei cittadini, garantendo un servizio tecnologicamente avanzato, intermodale, integrato ed ecosostenibile.

Nel quadro programmatico nazionale un ruolo preminente riveste lo sviluppo regolato della logistica e dell'intermodalità.

Serve definire un quadro normativo di individuazione e riferimento per gli interporti ed un conseguente piano di regolazione e sviluppo, che consideri prioritariamente quanto già esistente come patrimonio da valorizzare e comprendere nella rete di stretta connessione con i corridoi TNT. È da favorire il più possibile la digitalizzazione dei processi, laddove, nonché l'armonizzazione e l'interoperabilità tra gli strumenti digitali dei vari attori coinvolti a vantaggio di tutta la filiera logistica e intermodale.

Sarà da perseguire la valorizzazione della catena logistica nell'ottica di ottenere miglioramenti tangibili alla vita quotidiana economica e alla sostenibilità ambientale del Paese. In tal senso saranno rinnovate e potenziate le misure come il *ferrobonus* e il *marebonus*, indispensabili per favorire l'intermodalità del trasporto, contribuendo a traslare i traffici dal trasporto su gomma, quindi dalle autostrade sempre più congestionate, al trasporto su ferro e su acqua. In tal senso si perseguirà anche l'obiettivo di sviluppare ulteriormente le cd. autostrade del mare.

Tali misure saranno particolarmente utili anche per rendere più agevoli gli interventi di manutenzione sulle grandi arterie stradali e autostradali.

L'attenzione di questo Ministero è massima anche nei confronti del **sistema portuale e del trasporto marittimo**: si sta realizzando una importante riforma della governance dei porti italiani, al fine di rafforzarne la competitività, valorizzarne le caratteristiche peculiari e snellire le procedure con l'intenzione di mantenere la gestione pubblica del sistema. Al piano degli investimenti già in corso con le risorse

del Fondo Complementare si aggiungeranno ulteriori investimenti per finanziare interventi selettivi volti a favorire il posizionamento strategico dei porti in funzione dei flussi di traffico merci e passeggeri nazionali e internazionali.

La semplificazione dei processi sarà inoltre un tema centrale per rafforzare la competitività delle imprese di settore, riducendone gli oneri burocratici e facilitando l'accesso al mondo del lavoro da parte dei marittimi.

Particolare attenzione sarà posta per la salvaguardia della sicurezza portuale attraverso l'elaborazione di specifici protocolli con gli stakeholder istituzionali, la disciplina di misure di accompagnamento al pensionamento e la previsione di elevati standard di sicurezza per gli operatori del settore.

Anche il trasporto delle merci per via aerea dovrà essere valorizzato, in particolare considerando quegli scali che hanno un potenziale inespresso anche solo per la loro strategica collocazione geografica.

Per quanto concerne invece gli aeroporti passeggeri e cargo, si è svolta la consultazione degli stakeholders sulla proposta di **Piano nazionale degli aeroporti elaborata da ENAC, in corso di approvazione**, valorizzando il ruolo degli aeroporti laddove questi svolgano effettivamente funzione strategica per la mobilità di cittadini e merci. Anche la concessione per la gestione della flotta di bandiera si avvia alla definizione di uno scenario con una presenza nel settore di riferimento nazionale. Questo comporterà la necessaria verifica e rimodulazione della concessione secondo gli obiettivi imposti.

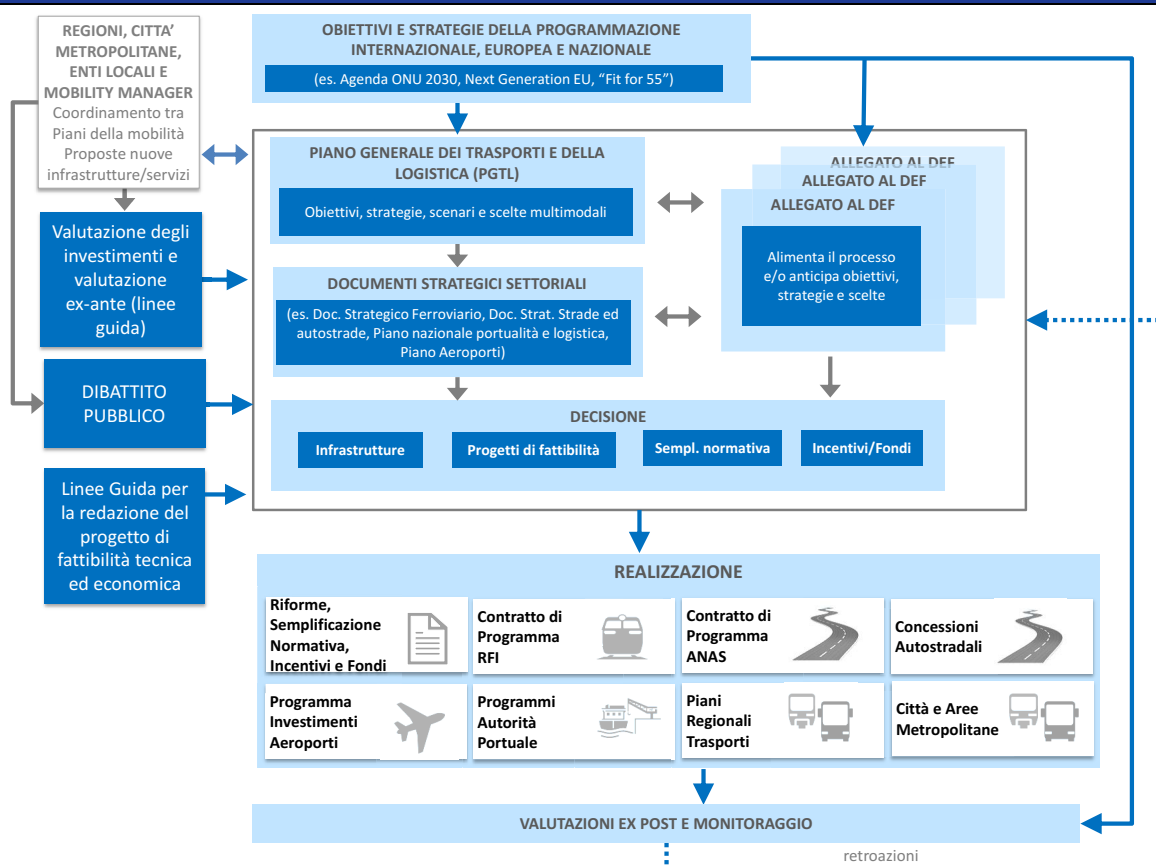
Al fine di **monitorare l'evoluzione dei traffici passeggeri e merci** che interessano il Paese (e sue parti) per le diverse modalità di trasporto e livelli di dettaglio adeguati, nonché **quantificare ed anticipare le esigenze del settore dei trasporti e della logistica italiana**, e quindi meglio pianificare e programmare gli investimenti nelle infrastrutture e nei servizi di trasporto è **in corso di definizione** presso la Struttura Tecnica di Missione (STM) del MIT, l'istituzione dell'**Osservatorio sulla domanda di trasporto di passeggeri e merci**, caratterizzato dal **coinvolgimento attivo dei principali stakeholders del settore** i quali mettono a disposizione i propri dati di traffico, **per mezzo dell'istituzione di un comitato tecnico-scientifico** composto da rappresentanti di aziende, istituzioni ed esperti di chiara fama. Deve trattarsi, pertanto di un Osservatorio "*con il MIT*" e non "*del MIT*".

Infine, sarà da porre attenzione al rilancio motivazionale degli uffici della motorizzazione, nell'ottica dei servizi offerti ai cittadini, individuando le corrette leve di incentivazione e premialità.

II. LA METODOLOGIA DI SELEZIONE DELLE OPERE PRIORITARIE

Le modalità di selezione e di individuazione delle infrastrutture e dei programmi di intervento prioritari rivestono un ruolo determinante nell'affrontare il processo di pianificazione strategica e di programmazione degli investimenti (rappresentato in Figura II.1), che parte dal recepimento degli obiettivi della programmazione europea e dalle linee di indirizzo nazionali, in una *vision* di medio-lungo periodo, coniugandoli con i fabbisogni segnalati dagli Enti territoriali e locali e dagli stakeholder.

FIGURA II.1: LA PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO PRIORITARIE



Fonte: STM, MIT.

L'attività di selezione e scelta delle infrastrutture è avvenuta in questi anni attraverso metodologie standardizzate, descritte a livello generale nelle **"Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche"** (d.lgs. n. 228/2011) redatte nel 2017. A partire dal livello generale, sono state successivamente emanate le Linee Guida settoriali, definite in collaborazione con la Banca Europea degli Investimenti (BEI), condivise con gli stakeholder ed emanate con i seguenti Decreti Ministeriali:

- Decreto ministeriale n. 496 del 07/12/2021 (Adozione delle "Linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche - settore ferroviario);
- Decreto ministeriale n. 326 del 11/10/2022 (Adozione delle "Linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche - settore idrico);
- Decreto ministeriale n. 346 del 21/10/2022 (Adozione delle "Linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche - settore trasporto rapido di massa);
- Decreto ministeriale n. 270 del 13/09/2022 (Adozione delle "Linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche - settore stradale e autostradale).

Nell'ottica di assicurare una maggior intermodalità, il Governo ritiene necessario un coordinamento tra i singoli documenti strategici settoriali, e in particolare il coordinamento del Documento strategico Ferrovie con quello sulle Strade. Lo sviluppo degli interventi della rete ferroviaria, infatti, non può prescindere da un correlativo adeguamento della rete stradale, poiché per evidenti ragioni, le strade costituiscono una modalità di trasporto autosufficiente, diretto e capillare di cui la rete ferroviaria ha bisogno per assicurare l'arrivo a destinazione di persone e merci. Inoltre, con riferimento alla progettazione e valutazione *ex-ante*, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il 29 luglio 2021 le **"Linee Guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC"**, al fine di individuare quelle progettualità che dal punto di vista tecnico e qualitativo possano soddisfare i requisiti di sostenibilità e innovazione.

Anche il processo di **valutazione ex-post** è normato e rappresenta, ai sensi dell'articolo 2 del DPCM 3 agosto 2012, l'attività sistematica finalizzata a misurare gli impatti delle opere realizzate, allo scopo di migliorare l'efficienza del processo programmatico e la complessiva efficacia degli investimenti pubblici.

A partire dall'anno corrente, con l'Allegato Infrastrutture al DEF 2023, in attesa della formale definizione delle decisioni che verranno assunte nell'ambito della revisione del Codice dei Contratti Pubblici, **si vogliono recepire i nuovi indirizzi politici e strategici e si vuole dare avvio ad un processo di rivisitazione dei documenti metodologici fin qui descritti**, con l'obiettivo di confermare le parti ritenute coerenti rispetto alle nuove linee programmatiche e procedere alle eventuali revisioni negli altri casi. Tutto questo sempre nell'ottica dell'ottenimento della maggiore efficacia di azione e della contestuale semplificazione nel procedere. Questa sarà anche una agevolazione all'utilizzo, e contribuirà conseguentemente ad una più facile diffusione del metodo anche presso gli enti locali con minori forze lavorative.