

In particolare, riepilogando solo le risorse stanziare negli ultimi due anni, nel 2021 i progetti risultati idonei sono stati finanziati dalle risorse provenienti dal *Next Generation EU*, rientranti nel **PNRR (Componente M2C2 della missione M2** - risorse totali pari a 3.600 mln €, di cui 1.400 mln € sono a copertura di progetti già finanziati da legislazione in essere, mentre 2.200 mln € rappresentano nuove risorse); la legge di Bilancio per il 2022 (legge 30 dicembre 2021, n. 234), al comma 393, ha istituito un apposito **fondo di finanziamento per l'estensione della rete delle metropolitane** delle cinque città in cui tale sistema di TRM è sviluppato, cioè Milano, Torino, Genova, Roma e Napoli, per un totale di 3,7 miliardi di euro ripartiti nel 2022 con Decreto Ministeriale; la legge di bilancio per il 2023 (Tavola A1 riportata in Appendice a questo documento) ha stanziato ulteriori 900 milioni di euro da ripartire tra ulteriori progetti meritevoli di essere finanziati; considerando anche le ulteriori opere puntuali che hanno ricevuto dalla stessa legge un finanziamento diretto (Tavola A1 in appendice), le risorse totali per la mobilità sostenibile in area urbana ammontano a più di 3 miliardi di euro.

All'interno del TRM delle città metropolitane un ruolo importantissimo è svolto anche dai progetti di sviluppo delle **ferrovie urbane e suburbane** delle reti di RFI, che vengono finanziati tramite il Contratto di Programma (**8.787 milioni** di euro per interventi in esecuzione, interamente finanziati, e ulteriori **1.182 milioni** di euro di finanziamento per opere prioritarie) e degli altri gestori (ferrovie ex-concesse), che sono stati recentemente finanziati con il **PNRR** (per **836 milioni** di euro) e con il **Piano nazionale complementare** (per **1.550 milioni** di euro).

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

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

Infine, negli ultimi anni è stato finanziato anche il rinnovo dei treni adibiti al trasporto pubblico locale regionale e metropolitano, per un totale di **1.750 milioni di euro** stanziati con DM di ripartizione di risorse statali e Fondo Sviluppo e

Coesione, a cui vanno ad aggiungersi ulteriori **500 milioni di euro** a valere su risorse del PNRR (componente **M2C2** del Piano).

Le ulteriori misure di incentivazione all'utilizzo del trasporto pubblico locale (il cd. "buono TPL") previste dal DL n. 5/2023 e le risorse aggiuntive stanziati dal DL n. 68/2022 e ripartite con DM n. 417/2022 per promuovere l'utilizzo congiunto del TPL e dei servizi di *sharing mobility*, contribuiscono all'obiettivo di dissuadere dall'utilizzo del mezzo privato, a favore di una mobilità pubblica tecnologicamente avanzata, intermodale, integrata ed ecosostenibile.

I.V.8. PORTUALITA' E LOGISTICA: ATTUAZIONE DEL PIANO STRATEGICO NAZIONALE E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE

Obiettivo prioritario del MIT è quello di rinforzare la competitività dell'intero sistema portuale nazionale, anche in una logica di centralità del Mediterraneo nel sistema dei traffici mondiali, con una particolare attenzione allo sviluppo di servizi di trasporto e logistica in linea con la centralità del Paese lungo le rotte commerciali planetarie. Le misure messe in campo intendono innanzitutto favorire lo sviluppo ordinato ed efficiente della portualità, garantendone la piena integrazione con i corridoi europei TEN-T e con la rete logistica nazionale e internazionale e consentendo al sistema nel suo complesso di cogliere tutte le opportunità ricollegabili al più ampio soddisfacimento della domanda di servizi proveniente dal settore armatoriale, in funzione dei flussi di traffico merci e passeggeri a livello nazionale ed internazionale. Il tema dell'intermodalità, quello dell'accessibilità portuale e le attività in corso per implementare la nuova piattaforma logistica nazionale sono assolutamente centrali per rendere il sistema portuale competitivo.

In tale contesto, il maggiore dinamismo e livello di concorrenza da auspicarsi, quali esiti della riforma della disciplina delle concessioni demaniali di cui all'art. 18 della Legge n. 84/1994, potranno senz'altro favorire una maggiore partecipazione degli operatori privati ai processi di infrastrutturazione e sviluppo dei porti e dei relativi servizi, conferendo al settore terminalistico un importante ruolo di partnership dell'Autorità di Sistema Portuale nella condivisione e realizzazione degli obiettivi strategici di ciascuna realtà portuale.

La logica perseguita è quella di avviare all'interno del sistema marittimo e portuale un processo virtuoso di innovazione che, a partire dalle progettualità già citate, si sviluppi attraverso una sempre maggiore qualificazione professionale degli addetti, con la standardizzazione e la semplificazione dei processi di settore.

Le misure volte ad incentivare lo sviluppo del sistema portuale sono inoltre in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione del settore portuale e del trasporto marittimo stabiliti a livello europeo nell'ambito del pacchetto "Fit for 55%" e sono state consapevolmente accompagnate da specifiche iniziative volte a favorire la transizione green anche del trasporto marittimo. Lo sviluppo di infrastrutture per la ricarica e per il rifornimento dei combustibili alternativi in ambito portuale non può prescindere dall'adozione di specifiche misure volte ad orientare anche il trasporto marittimo all'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio (proposta di Regolamento FuelEU Maritime). In tale prospettiva, ad esempio, le misure

infrastrutturali riguardanti lo sviluppo delle reti di cold ironing e/o degli impianti di rifornimento del GNL in ambito portuale devono essere necessariamente inquadrati nel contesto di ulteriori iniziative volte ad incentivare, sull'altro versante, l'acquisto di navi green ad alimentazione alternativa ed il refitting delle navi esistenti da parte degli armatori, nel rispetto della libera iniziativa economica e dei principi in materia di aiuti di Stato. Lo shift modale delle merci e quindi le misure incentivanti Marebonus e Ferrobbonus appaiono di particolare rilievo nell'ambito del processo di transizione ecologica applicata ai trasporti, accompagnano l'obiettivo di promuovere le modalità alternative al trasporto stradale (navale, ferroviario e fluviale), nell'ottica dell'abbattimento delle emissioni di CO₂ e del decongestionamento delle strade, in coerenza sia con un'auspicata, migliore integrazione trasportistica che con le logiche UE dei corridoi TEN-T.

L'elevato incremento della domanda di utilizzo di spazi marittimi per i diversi scopi civili e produttivi richiede una strategia integrata di pianificazione e gestione che riesca a coniugare lo sviluppo delle economie marittime con un utilizzo sostenibile delle relative risorse.

Il processo di pianificazione dello spazio marittimo è stato avviato in Italia con il D.lgs n. 201 del 17/10/2016 che ha recepito la 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. Il Mit, in coordinamento con le altre Amministrazioni competenti, ha espletato tutte le fasi della consultazione pubblica sia interna che transfrontaliera per definire il piano in tempi brevi.

I PRINCIPALI PROGRAMMI DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE E DI DIGITALIZZAZIONE IN CORSO DI ATTUAZIONE

Di seguito sono riportati i principali programmi di interventi di sviluppo infrastrutturale e di digitalizzazione, pianificati e attuati tenendo conto del quadro dei fabbisogni e delle priorità generali del sistema trasportistico e di quelli più puntuali del trasporto marittimo, già finanziati per oltre 7,6 miliardi di euro:

- **manutenzione del patrimonio pubblico demaniale:** il programma include interventi su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale al fine di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale e l'adeguamento alla normativa in materia di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro, nonché favorendo l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- **digitalizzazione della logistica e ICT:** il programma di digitalizzazione della logistica e di promozione di applicazioni telematiche nei porti italiani include quelle "azioni tipo" già intraprese negli ultimi anni, come il preclearing e l'implementazione dei fast corridors, lo sviluppo dei Port management Information System ovvero lo sviluppo dello "European Maritime Single Window environment" e l'integrazione nella piattaforma logistica nazionale. Rientrano nel presente programma anche gli interventi di potenziamento digitale degli scali (dagli accessi ai varchi, ai processi di automazione dei procedimenti e delle procedure, ecc.), nonché gli interventi specifici per i porti previsti

nell'Investimento del PNRR 2.1: digitalizzazione della catena logistica del M3C2.2 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA. L'attuazione di tale misura consentirà di: i) disporre a livello nazionale, di una piattaforma digitale cooperativa integrata di informazioni e dati su trasporti e logistica, utilizzabili a supporto delle policy nazionali trasportistiche e della programmazione infrastrutturale (proiezioni flussi, transiti, monitoraggio dei vettori e della merce, capacità e saturazione di reti e nodi...); ii) misurare le emissioni di CO₂, gli incrementi del trasporto intermodale e il parco veicolare in circolazione; iii) semplificare e digitalizzare l'interfaccia tra operatori di mercato e regolatori/gestori/concessionari pubblici; iv) dematerializzare ed agevolare i flussi procedurali, amministrativi ed operativi che sovrintendono le attività logistiche e di trasporto.

- **ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti:** il programma prevede di completare le iniziative infrastrutturali più idonee ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, nel rispetto della vocazione e della catchment area di ciascun porto. Disegna sostanzialmente un sistema di interventi coordinati che consentano di sviluppare, porto per porto e relazione per relazione, servizi intermodali rapidi, economici e affidabili. Gli interventi sono, in particolare, differenziati tra “ultimo” miglio, se ricadenti nel sedime dei porti, e “penultimo” miglio, se relativi alla competenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- **ultimo miglio stradale:** il programma prevede la risoluzione di criticità strutturali nell'accessibilità stradale di alcuni porti italiani, al fine di ottimizzare la loro penetrazione di mercato nella catchment area di riferimento;
- **accessibilità marittima:** programma di interventi per migliorare l'accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere in sicurezza il naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre;
- **resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici:** il programma include interventi specifici tesi a sviluppare e ad adeguare le infrastrutture portuali a canoni di qualità, affidabilità e sostenibilità, finalizzati a rafforzare la capacità delle infrastrutture stesse di affrontare e superare un evento climatico naturale non prevedibile;
- **efficientamento energetico e ambientale:** il programma prevede l'individuazione di progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani così come previsto nel Piano Nazionale Strategico Portualità e Logistica, Azione 7.1 “Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti”. All'interno di tale programma ricadono gli interventi previsti nel “Piano nazionale del cold ironing”, mentre non risultano inclusi gli interventi di efficientamento energetico e gestione dei rifiuti nei porti (green ports) a valere sulle risorse del Piano per la Ripresa e la Resilienza facenti capo al Mite;
- **waterfront e servizi crocieristici e passeggeri:** il programma prevede una serie di 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:** il programma prevede interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali svolte nei porti;
- **aumento selettivo della capacità portuale:** il programma prevede, laddove necessario in coerenza con la visione strategica delineata in precedenza, un incremento selettivo della capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container.

I.V.9. IL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA: PROGRAMMI DI SVILUPPO E SCENARI FUTURI

Il MIT, coerentemente con le proprie competenze e funzioni in materia di “Ordine pubblico e Sicurezza - Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”, è impegnato a esercitare, per il tramite delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, il ruolo di coordinamento strategico nella programmazione di interventi infrastrutturali direttamente connessi all’efficientamento dell’organizzazione SAR (*search and rescue*), mediante l’ammodernamento della componente aereo-navale ed infrastrutturale, dei sistemi di monitoraggio, informazione e gestione del traffico marittimo attraverso la piattaforma VTMS (Vessel Traffic Monitoring Information System), e la realizzazione dell’interfaccia unica marittima europea (EMSWe) di cui al regolamento (UE) 2019/1239.

In tale contesto ed in continuità con i programmi già avviati, sarà continuata l’opera di ammodernamento e rinnovamento in chiave “green” della componente aeronavale ed infrastrutturale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, sottoposta a precoce logorio soprattutto in ragione dell’eccezionale impiego dei mezzi negli ultimi anni in relazione all’emergenza migratoria.

Del pari, continuerà l’opera di ammodernamento della piattaforma VTMS (Vessel Traffic Monitoring Information System) - e, in particolare, del sistema VTS (Vessel Traffic Service) - i cui sistemi sono deputati al monitoraggio, informazione e gestione del traffico marittimo, al fine di efficientare l’azione di prevenzione degli incidenti in mare e di incentivare gli investimenti nel settore dell’industria del settore ICT e della sicurezza informatica, nella sua più ampia accezione e rilevanza socio-economica.

Le principali linee di azione, quindi, riguarderanno:

- l’accelerazione della produzione e dell’utilizzo di unità aeronavali moderne di sicura sostenibilità ambientale e conclamato abbattimento della attuale “carbon footprint”, con ricadute importanti sull’occupazione e sulla mobilità;
- la riduzione del gap di investimenti necessari per velocizzare la transizione green delle navi europee verso gli sfidanti obiettivi di rispetto dell’ambiente che l’Europa intende raggiungere entro il 2030, privilegiando la riduzione delle emissioni di CO₂, zolfo ed il rilascio in mare di agenti inquinanti;
- l’ammodernamento delle infrastrutture esistenti e/o la realizzazione di nuove, in un’ottica di contenimento energetico, riduzione delle emissioni e di valorizzazione dell’economia circolare, privilegiando le metodologie di progettazione BIM;
- l’evoluzione del sistema VTS (Vessel Traffic Service), sia nella componente tecnologica che infrastrutturale, adeguandolo alla più recente ed innovativa

normativa dell'Organizzazione Mondiale Marittima (IMO) e della Organizzazione Internazionale IALA;

- la prosecuzione del processo di ampliamento degli organici e di ricambio generazionale del personale con l'acquisizione delle professionalità necessarie per far fronte alle nuove funzioni e sfide che si devono affrontare.

V. CONCLUSIONI

Nelle more dell'entrata in vigore del nuovo Codice dei Contratti, l'Allegato infrastrutture al DEF 2023 pone le basi per avviare il processo di ridefinizione dei programmi di interventi prioritari, a partire dalle nuove linee programmatiche e di indirizzo nazionali, coerentemente con quelle di derivazione europea.

I primi focus individuati e descritti in questo documento non vogliono e non possono costituire un quadro esaustivo delle priorità, trattandosi di un processo in fase di avvio, all'inizio di una legislatura, con una modifica drastica del codice dei contratti in atto. Tuttavia questi rappresentano i programmi di rilevante interesse nazionale che saranno attuati con priorità, operando congiuntamente nella definizione del nuovo sistema di pianificazione e programmazione dettato dalle nuove norme, al fine di poter ottenere massima coerenza nell'azione amministrativa.

Nel presente documento non sono stati riportati in allegato i dati relativi allo stato di avanzamento delle infrastrutture di competenza del MIT già finanziate e in fase di attuazione, in quanto tutti rilevabili dalla **Banca Dati delle Amministrazioni Pubbliche (BDAP)**, che assicura il Monitoraggio delle Opere Pubbliche (MOP). In particolare, per gli investimenti e le riforme prioritarie inserite nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il sistema unico di monitoraggio ufficiale è invece quello sviluppato e reso disponibile dalla Ragioneria Generale dello Stato secondo l'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020 n. 178 e denominato **"ReGiS"**, interoperabile con BDAP e con le altre banche dati di rilevanza nazionale.

PAGINA BIANCA

APPENDICE: PRINCIPALI INTERVENTI FINANZIATI DALLA LEGGE DI BILANCIO 2023

Nel seguito sono esplicitati gli interventi di competenza del MIT finanziati dalla legge 29 dicembre 2022, n. 197, recante: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025» e che pertanto verranno promossi in esecuzione.

In particolare si prevede, in materia di infrastrutture stradali e autostradali:

- il rifinanziamento del contratto di programma 2021-2025 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS Spa (2.250 milioni di euro per il periodo 2023-2034);
- la realizzazione di lotti funzionali del nuovo asse viario Sibari - Catanzaro della S.S. 106 Jonica (3.000 milioni di euro per il periodo 2023-2037);
- la realizzazione di interventi sulle strade statali delle aree dei crateri sismici 2009 - Abruzzo e 2016 - Centro-Italia (400 milioni di euro per il periodo 2023-2027);
- il potenziamento, la riqualificazione e l'adeguamento della S.S.4 Salaria (300 milioni di euro per il periodo 2023-2026).

In materia di trasporto ferroviario, si prevede:

- il finanziamento delle tratte nazionali di alcune opere di accesso al tunnel di base Torino Lione, relative all'opera "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie" e all'opera "Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana" (750 milioni di euro per il periodo 2024-2029);
- il completamento della linea ferroviaria Torino - Lione (1.231 milioni di euro per il periodo 2024-2029);
- la progettazione della linea ferroviaria Chiasso-Monza nell'ambito del corridoio europeo Reno-Alpi (22 milioni di euro per l'anno 2023);
- lo stanziamento di nuove risorse per far fronte all'incremento del costo del "Progetto condiviso di sviluppo del territorio piemontese", nell'ambito del Progetto unico Terzo Valico dei Giovi - Nodo ferroviario di Genova (15 milioni di euro per l'anno 2023).

Per quanto riguarda la mobilità sostenibile, si prevede:

- lo stanziamento di nuove risorse per il completamento della linea C della metropolitana di Roma, a valle della presentazione da parte del Commissario straordinario di un quadro aggiornato dell'avanzamento dell'opera e di un cronoprogramma; in particolare, sono necessari 1.200 milioni di euro per il

completamento della tratta T2 (dalla stazione Clodio alla stazione Venezia esclusa), 900 milioni di euro per la realizzazione della tratta T1 (da Clodio a Farnesina) e 100 milioni per l'adeguamento contrattuale necessario per dar conto dei maggiori costi finalizzato al completamento della tratta T3 Fori Imperiali/Colosseo, in tempi compatibili con il Giubileo (2.200 milioni di euro per il periodo 2023-2032);

- la realizzazione di tratte della linea 4 della metropolitana di Milano, previa presentazione di un quadro completo e aggiornato dei costi, dei cronoprogrammi e degli interventi ancora da realizzare (75 milioni di euro per il periodo 2023-2027);
- la realizzazione del nuovo collegamento di trasporto rapido di massa tra Afragola e la rete metropolitana di Napoli e la fornitura di nuovi treni per la medesima metropolitana, a seguito della presentazione di un quadro completo e aggiornato dei costi di ciascun intervento e dei relativi cronoprogrammi (75 milioni di euro per il periodo 2023-2027);
- la realizzazione di interventi per il trasporto rapido di massa, mediante il finanziamento di progetti inclusi negli Avvisi n. 2 e n. 3 (900 milioni di euro per il periodo 2023-2030);
- la realizzazione nel territorio urbano di nuove ciclovie e di infrastrutture di supporto in connessione a reti di trasporto pubblico locale e ferroviario, effettuati da parte dei comuni, delle città metropolitane e delle unioni di comuni, attraverso l'istituzione nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del Fondo per lo sviluppo di ciclovie urbane intermodali; gli enti locali interessati devono dimostrare di aver approvato in via definitiva strumenti di pianificazione dai quali si evinca la volontà di procedere allo sviluppo strategico della rete ciclabile urbana (10 milioni di euro per il periodo 2023-2025).

In materia di infrastrutture idriche, è prevista:

- la realizzazione del sottoprogetto "Nuovo tronco superiore acquedotto del Peschiera - dalle sorgenti alla Centrale di Salisano" del progetto denominato "Messa in sicurezza e ammodernamento del sistema idrico del Peschiera", al fine del miglioramento dell'approvvigionamento idrico della Città Metropolitana di Roma (700 milioni di euro per il periodo 2023-2030).

Ulteriori misure in materia di lavori pubblici riguardano:

- la realizzazione del Piano complessivo delle opere relative ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 (400 milioni di euro per il periodo 2024-2026);
- l'assegnazione alla regione Calabria di risorse per la realizzazione di opere pubbliche finalizzate alla riduzione del divario infrastrutturale (36 milioni di euro per il periodo 2023-2025 da ripartire per una quota di 5 milioni tra i comuni della regione medesima);

- il finanziamento di interventi di edilizia pubblica, compresa quella scolastica e sanitaria (35 milioni di euro per il periodo 2023-2025);
- la realizzazione degli interventi urgenti per il recupero della piena funzionalità ed il ripristino dell'impianto funiviario Savona - San Giuseppe, in ragione dei danni causati da un eccezionale nubifragio, nel mese di novembre 2019, che ha determinato l'abbattimento di due piloni e il grave danneggiamento di altri due, con conseguente interruzione delle attività della funivia (300 mila euro per il 2023);
- il rifinanziamento del programma infrastrutturale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera, finalizzato alla ristrutturazione, nonché alla costruzione di nuove sedi ed infrastrutture del Corpo (1 milione di euro per il 2024 e 3 milioni annui a decorrere dal 2025);
- la prosecuzione del programma di ammodernamento della componente aeronavale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera (254,5 milioni di euro per il periodo 2023-2039).

TAVOLA A1: PRINCIPALI INTERVENTI PREVISTI DALLA LEGGE DI BILANCIO 2023 - 2025

	2023	2024	2025	2026 E SUCC.	TOTALE
Strade					
Cdp ANAS 2021-2025	100	150	200	1.800	2.250
Strada SS 106 Jonica	50	50	100	2.800	3.000
Strade dei crateri sismici	50	100	100	150	400
Strada SS 4 Salaria	50	100	100	50	300
TOTALE					5.950
Ferrovie					
Tratte nazionali linea Torino-Lione		50	100	600	750
Linea ferroviaria Torino – Lione		91	120	1.020	1.231
Linea ferroviaria Chiasso-Monza	22				22
Terzo Valico dei Giovi – Nodo di Genova	15				15
TOTALE					2.018
Mobilità sostenibile					
Metropolitana di Roma: linea C	50	50	50	2.050	2.200
Metropolitana di Milano: linea M4	15	15	15	30	75
Collegamento tra Afragola e rete di Napoli	15	15	15	30	75
Trasporto rapido di massa	20	70	70	740	900
Ciclovie urbane intermodali	2	4	4		10
TOTALE					3.260
Idrico					
Sistema idrico del Peschiera	50	50	100	500	700
TOTALE					700
Lavori pubblici					
Olimpiadi invernali Milano Cortina 2026		120	140	140	400
Opere pubbliche nella regione Calabria	12	12	12		36
Edilizia pubblica - scolastica e sanitaria	10	10	15		35
Funivia San Giuseppe di Savona	0,3				0,3
Capitanerie: programma infrastrutturale		1	3	30	34
Capitanerie: componente aeronavale	-1,5	-2	23	235	255
TOTALE					760

Nota: gli importi sono indicati in milioni di euro.

PAGINA BIANCA

Allegato IV

Relazione sullo stato di attuazione
degli impegni per la riduzione delle
emissioni di gas ad effetto serra

PAGINA BIANCA

INDICE

PREMESSA	225
I. IL CONTESTO NORMATIVO INTERNAZIONALE ED EUROPEO E IL CONTRIBUTO DELL'ITALIA	227
I.1. GLI OBIETTIVI DI ATTUAZIONE DEL PROTOCOLLO DI KYOTO (2008-2012)	230
I.2. GLI OBIETTIVI DI RIDUZIONE DEI GAS A EFFETTO SERRA 2013- 2020 – ATTUAZIONE EMENDAMENTO DI DOHA	230
I.3 IL QUADRO CLIMA ED ENERGIA 2030.....	234
I.4 IL “GREEN DEAL” E REVISIONE DELLA LEGISLAZIONE EUROPEA	237
II. SITUAZIONE EMISSIVA RISPETTO AGLI OBIETTIVI 2020	239
II.1. OBIETTIVI “EFFORT SHARING” PER IL PERIODO 2013-2020.....	239
III. SITUAZIONE EMISSIVA RISPETTO AGLI OBIETTIVI PER IL PERIODO 2021-2030.....	243
III.1 POLITICHE E MISURE CON ORIZZONTE POST 2020 PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI AL 2030.....	244
III.2 PROIEZIONI EMISSIVE E OBIETTIVI PER IL PERIODO 2021-2030	247
ALLEGATO 1 – DATI EMISSIVI STORICI.....	253
ALLEGATO 2 – PROIEZIONI EMISSIVE AGGIORNATE	254

PAGINA BIANCA