

situazioni, devono essere improntati a flessibilità orientando opportunamente i percorsi di innovazione di tecniche e metodi. Non sussistono le condizioni per l'adozione di soluzioni autoreferenziate che per una propria rigidità non favoriscono la coesistenza con l'esistente.

La realtà italiana richiede una attenzione e competenza propria, che non trova pari in ambito internazionale che in genere non ha un condizionamento di preesistenze e vincoli territoriali ed ambientali confrontabili con quello del nostro Paese. L'ingegneria deve sempre più comprendere e interpretare tali preesistenze e non più subirle come un vincolo, condizione che rende gli iter autorizzativi all'attualità sempre problematici, quindi dissipativi in termini di tempi costi e qualità del realizzato.

Per il raggiungimento di questi obiettivi pare quindi opportuno ragionare sui lunghi tempi degli iter di approvazione ma soprattutto sulla qualità della progettazione riportando la cultura ingegneristica ad essere uno degli elementi fondanti il progetto; una qualità della progettazione che deve poter contare su un continuo accrescimento, grazie a sinergie tra accademia e sistema imprenditoriale, delle conoscenze tecnico-scientifiche applicate al settore delle infrastrutture.

In questo contesto, rilevante è il ruolo che può assumere il CSLLPP che come mostrato dal documento citato già si è posto il tema di monitorare la qualità della progettazione e che per la sua composizione multidisciplinare può essere il luogo dove sviluppare un osservatorio che possa cogliere sia gli elementi critici ricorrenti nella progettazione sia gli elementi innovativi, che costituisca una banca dati sia sulle esperienze progettuali sia sulle problematiche in sede di realizzazione e che sulla base di queste informazioni possa indicare quali attività di ricerca e di innovazione sono necessarie.

In questa visione il CSLLPP può promuovere e verificare gli effetti di un programma per attività di ricerca e sviluppo concordato con RFI ed ANAS nella progettazione di infrastrutture di trasporto, da attuare nell'ambito dei programmi di ricerca e sviluppo già previsti dalle stesse ANAS e RFI, con il coinvolgimento delle università o di altri istituti di ricerca.

Il Consiglio superiore, quale massimo organo tecnico consultivo dello Stato, verrebbe ad assumere una funzione propulsiva e di indirizzo per i vari soggetti investitori, rivitalizzando una funzione di ricerca e sviluppo in termini di processo e non solo su circoscritti temi specialistici, pure di interesse, ma non in grado di costituire di per sé un quadro compositivo coordinato, in una rinnovata percezione di sviluppo sostenibile.

### **IV.3 GLI INCENTIVI ED I FONDI**

#### **IV.3.1 IL FONDO PER LA PROGETTAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE PRIORITARIE E DELLE OPERE PUBBLICHE PER GLI ENTI LOCALI**

Il comma 1, lettera a) dell'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e s.m.i. ha istituito il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate".

L'obiettivo del Fondo è favorire la creazione di un parco progetti di qualità, a partire da quegli enti territoriali e da quelle amministrazioni per le quali la mancanza di qualità nella progettazione è stata individuata come una delle cause principali di lentezza e poca efficienza nella realizzazione degli investimenti infrastrutturali: città metropolitane, comuni, Autorità di Sistema Portuale.

Per città metropolitane e comuni è possibile utilizzare il Fondo per la progettazione di fattibilità anche per predisporre il PUMS (piano urbano per la mobilità sostenibile) e il PSM (piano strategico triennale del territorio metropolitano), nel caso in cui non fosse stato già fatto; una volta predisposti tali strumenti, le risorse vanno utilizzate per i progetti di fattibilità delle opere infrastrutturali in esse contenute.

Per il settore portuale, coerentemente con le indicazioni strategiche e di governance introdotte dal Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e con le priorità individuate dalle precedenti edizioni degli allegati al DEF, si sono tenute in conto le proposte di progetti di fattibilità presentate dalle Autorità di sistema portuale e comunicati nell'ambito della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale svoltasi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 30 gennaio 2018.

In sede di prima applicazione il Fondo è stato ripartito con un'assegnazione di importo complessivo pari a 110 milioni di euro per gli anni 2018-2019-2020, come prima tranche prevista dall'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232.

E' stato quindi adottato il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 10 maggio 2019 n.171 per definire le modalità di ammissione al finanziamento e di assegnazione delle risorse, in via sperimentale e in prima applicazione, alle Autorità di Sistema Portuale, alle Città Metropolitane, ai comuni capoluogo di Città Metropolitane e ai Comuni capoluogo di regione o di provincia autonoma, non sede di città metropolitana, e a quelli con più di 100.000 abitanti; con il Decreto Direttoriale n.8060 di agosto 2019, infine, sono stati dettagliati gli aspetti procedurali per ottenere l'impegno vero e proprio delle risorse.

Si è ritenuto, con questi primi decreti, di destinare a ciascuno degli enti beneficiari una quota prefissata, anno per anno, per il primo triennio di applicazione, ripartita secondo specifiche modalità (quota fissa, più quota variabile dipendente da determinati criteri), effettuando le relative valutazioni ex ante di coerenza degli interventi proposti con le strategie di pianificazione e programmazione esplicitate negli Allegati al DEF degli anni precedenti e le verifiche ex post di congruità e rispondenza agli obiettivi prefissati, anche al fine di accelerare la ripresa degli investimenti.

All'esito dell'attività istruttoria svolta, i dati finali di impegno delle risorse per la progettazione delle infrastrutture prioritarie sono:

- circa 20 milioni di euro impegnati a favore delle Autorità di Sistema portuale che hanno presentato domande di finanziamento per progetti di fattibilità coerenti con le strategie prefissate;
- circa 17 milioni di euro impegnati a favore delle Città Metropolitane che hanno presentato domande di finanziamento per piani (PUMS e PSM) e progetti di fattibilità coerenti con le strategie prefissate;

- circa 32 milioni di euro impegnati a favore di Comuni che hanno presentato domande di finanziamento per piani (PUMS e PSM) e progetti di fattibilità coerenti con le strategie prefissate.

Le ulteriori risorse ancora disponibili verranno assegnate con un DM in fase di emanazione, per permettere il recupero di quelle inizialmente stralciate con Legge di Bilancio 2019 e poi restituite con Legge di Bilancio 2020 e per dare la possibilità agli enti che non hanno effettuato la domanda nei tempi previsti di recuperare le risorse assegnate a loro favore, ma non ancora impegnate.

E' stato inoltre adottato in data 18 febbraio 2019 il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti n.46 relativo al **Fondo per la progettazione degli enti locali**, che ha l'obiettivo di cofinanziare con risorse statali la redazione dei progetti di fattibilità e dei progetti definitivi degli enti locali, per opere destinate alla messa in sicurezza degli edifici e strutture pubbliche (istituito ai sensi dell'Articolo1, comma 1079 della Legge 27 dicembre 2017, n. 205). Il DM stabilisce i criteri e le modalità di accesso, selezione e cofinanziamento dei progetti, per un totale di risorse ripartite che ammonta a 90 milioni di euro per gli anni 2018-2019-2020.

In sede di prima applicazione e in via sperimentale, i beneficiari delle risorse sono state Città Metropolitane, Province e Comuni, con l'obiettivo di redigere progetti per la messa in sicurezza degli edifici e delle strutture pubbliche di esclusiva proprietà dell'ente e con destinazione d'uso pubblica, con priorità agli edifici scolastici, con cofinanziamento statale massimo pari all'80%. A Città Metropolitane e Province tale decreto ha assegnato, rispettivamente e non considerando una piccola percentuale destinata al finanziamento di attività di gestione delle pratiche istruttorie, 5 milioni di euro e 12,5 milioni di euro all'anno, con criteri di ripartizione prefissati, mentre per i comuni (assegnazione di 12,5 milioni di euro l'anno) l'assegnazione è avvenuta tramite bando con costituzione di una graduatoria triennale 2018/2020: il decreto direttoriale n. 6132 del 20 giugno 2019 ha individuato i criteri e le modalità di accesso, selezione e cofinanziamento statale dei progetti, nonché di recupero delle risorse da destinare ai Comuni.

All'esito dell'attività istruttoria svolta i dati finali sono:

- le Province, a fronte di uno stanziamento complessivo per gli anni 2018/2019 pari ad € 24.875.000,00, hanno presentato progettazioni ammissibili a cofinanziamento statale per complessivi € 14.757.361,91, risultando pertanto un'economia di € 10.117.638,09;
- le Città metropolitane, a fronte di uno stanziamento complessivo per gli anni 2018/2019 pari ad € 9.950.000,00, hanno presentato progettazioni ammissibili a cofinanziamento statale per complessivi € 5.713.973,65, risultando pertanto un'economia di € 4.236.026,35;

Successivamente è stato emanato il decreto direttoriale n. 15584 del 3 dicembre 2019 di approvazione della graduatoria delle progettazioni dei Comuni ammissibili a cofinanziamento statale a valere sulle risorse stanziato per gli anni 2018, 2019 e 2020, dal quale è emerso che i Comuni hanno presentato progettazioni ammissibili a cofinanziamento statale per un importo totale superiore alle risorse stanziato (disavanzo pari a € 16.057.272,02). È stato quindi predisposto un successivo Decreto, in fase di emanazione, che prevede l'assegnazione ai Comuni dello stanziamento non utilizzato dalle Province e Città Metropolitane per gli anni 2018/2019, scorrendo la graduatoria dei progetti presentati dai Comuni.

### IV.3.2 IL PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014 - 2020

La politica di coesione è la principale politica di investimento dell'Unione Europea volta a sostenere la crescita economica, la creazione di posti di lavoro, la competitività delle imprese, lo sviluppo sostenibile e la protezione dell'ambiente. Il quadro normativo comunitario che definisce gli obiettivi e gli strumenti finanziari di intervento per il ciclo di programmazione 2014-2020 è definito dal Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Consiglio del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sui Fondi strutturali e di investimento europei. Singoli regolamenti, poi, contengono disposizioni specifiche per ciascun Fondo. Il Fondo europeo di sviluppo regionale, in particolare, è destinato a contribuire alla correzione dei principali squilibri regionali esistenti nell'UE. Il suo scopo è di contribuire ad appianare le disparità esistenti fra i diversi livelli di sviluppo delle regioni europee e di ridurre il ritardo delle regioni meno sviluppate. La disciplina relativa al Fondo Europeo di sviluppo regionale (FESR) è contenuta nel Regolamento n. 1301/2013. Ai fini della politica di coesione, oltre alle risorse comunitarie vanno considerate, per il principio della addizionalità, le risorse provenienti dal cofinanziamento nazionale, posto a carico del Fondo di rotazione per l'attuazione delle politiche comunitarie.

Il FESR supporta lo sviluppo dei trasporti e delle infrastrutture attraverso l'Obiettivo Tematico 7, *Promuovere il trasporto sostenibile e migliorare le infrastrutture di rete*. Nel settore delle infrastrutture 2,45 miliardi di EURO di fondi sono assegnati agli investimenti nelle reti di trasporto, di cui 1,4 miliardi di EURO alle infrastrutture per i trasporti urbani sostenibili.

Nel contesto dei fondi strutturali, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è direttamente coinvolto nella gestione delle risorse comunitarie destinate allo sviluppo infrastrutturale del Paese, in qualità di Autorità di Gestione del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 (PON I&R 2014-2020). Il PON I&R persegue le priorità dell'Unione Europea nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, contribuendo al miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle merci ed è finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo dei territori e delle regioni meno sviluppate del Mezzogiorno e a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale. Il Programma Operativo persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- il potenziamento della modalità ferroviaria e il miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza;
- il miglioramento della competitività del sistema portuale e del sistema interportuale;
- il miglioramento dell'integrazione modale e dei collegamenti multimodali, per ottenere la massima mobilità regionale;
- l'ottimizzazione del traffico aereo attraverso il potenziamento dei sistemi e dei controlli.

Inoltre, il PON finanzia interventi in infrastrutture - ferroviarie, portuali, di *“ultimo miglio”* e Intelligent Transport System (ITS) - nelle 5 regioni meridionali *“meno sviluppate”*.

La dotazione finanziaria totale del Programma è di 1.843.733.334,00 euro, di cui 1.382.800.000 euro co-finanziati dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e 460.933.334 euro dal Fondo di Rotazione nazionale. Il Programma è suddiviso in tre Assi:

**1. Asse I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T, attraverso:**

- a. Potenziamento della **modalità ferroviaria** a livello nazionale e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza;
- b. **Ottimizzazione del traffico aereo.**

In particolare, l'Asse I è pensato per contribuire al miglioramento della connettività interna al Mezzogiorno e per rendere più efficiente l'utilizzo delle infrastrutture esistenti.

**2. Asse II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile, attraverso:**

- a. Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale;
- b. Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali.

L'incremento della capacità portuale e interportuale si pone l'obiettivo di decongestionare ed aumentare i traffici dei nodi infrastrutturali meridionali, infatti, gli interventi previsti all'interno dell'Asse II si pongono l'obiettivo di rendere più sostenibile la mobilità collettiva, attraverso collegamenti multimodali efficienti tra i nodi logistici in un unicum costituito dal sistema italiano di movimentazione delle merci.

A fronte della dotazione disponibile, il PON prevede ad oggi il finanziamento di 61 interventi nell'ambito di Asse I e II, che contribuiscono a saturare oltre il 95% della disponibilità in termini di dotazione finanziaria a disposizione degli stessi. L'orizzonte di completamento degli interventi, fissato coerentemente con la programmazione 2014-2020 al 31 dicembre 2023, vede un buon tasso di assorbimento della spesa, con circa il 27% delle spese già certificate alla Commissione Europea, che hanno consentito di raggiungere in ciascuna annualità il target N+3 fissato per il programma, non solo evitando il disimpegno automatico delle risorse, ma anche consentendo di ottenere la riserva di efficacia di circa 42,5 milioni di euro.

### **ITS e Smart Road**

Il PON si pone l'obiettivo di favorire la realizzazione e la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS). Gli ITS coprono un ruolo determinante per affrontare le sfide dell'aumento continuo della domanda di mobilità. Fondati sull'interazione fra Informatica e Telecomunicazioni, consentono di trasformare i trasporti in un "sistema integrato", nel quale i flussi di traffico (sia passeggeri che merci) sono distribuiti in modo equilibrato tra le varie modalità, per una maggiore efficienza, produttività e, soprattutto, sicurezza del trasporto. In particolare, il PON IeR focalizza la propria azione sul finanziamento di interventi volti a promuovere l'ottimizzazione del traffico aereo nell'ambito dell'Asse I e la Single Window e l'Infomobilità, nell'ambito dell'Asse II.

### **Contributo alla valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente**

I mutamenti avvenuti nel contesto di riferimento nazionale, relativi allo stato di sicurezza delle infrastrutture del Paese, hanno determinato, nel corso del 2019, la necessità di aggiornare e ridefinire alcuni elementi che costituiscono il quadro strategico di programmazione del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, attraverso l'avvio di un processo di riprogrammazione, su cui è attesa la Decisione della Commissione Europea, entro maggio 2020.

Tale approccio è il risultato di una trasformazione profonda all'interno delle strategie in tema di infrastrutture di trasporto, le quali guardano, oggi più che mai, al fabbisogno del Paese in termini di tutela e messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente, per garantire la sicurezza degli spostamenti, la sostenibilità ambientale ed economica delle opere pubbliche, ma anche l'efficienza degli investimenti. Considerata la significativa rilevanza che hanno assunto la tutela e la valorizzazione del patrimonio infrastrutturale di cui il Paese è già dotato, è risultato indispensabile intervenire al fine di assicurare un contributo del Programma al finanziamento di interventi funzionali alla conservazione e messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, attraverso l'estensione del perimetro dell'Asse I, da dedicare al finanziamento di interventi il cui obiettivo è migliorare i livelli di servizio e la sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, rimuovendo le condizioni di rischio al fine di promuovere una mobilità sicura e sostenibile nonché mitigare gli impatti collegati al cambiamento climatico.

Il tema della sicurezza e resilienza delle infrastrutture, su cui ad oggi pende la decisione della Commissione, riguarda l'intero sistema infrastrutturale e il relativo supporto con risorse a valere sul FESR potrebbe declinarsi, nei futuri periodi di programmazione, nel finanziamento di interventi il cui obiettivo è valorizzare e adeguare le infrastrutture di trasporto, non solo ferroviarie, ma anche stradali e portuali.

### **IV.3.3 IL PROGRAMMA DI AZIONE E COESIONE 2014-2020**

Un ulteriore strumento atto a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate del Mezzogiorno, è il Programma di Azione e Coesione (PAC 2014/2020), complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, che è stato approvato con Delibera CIPE n. 58 del 1° dicembre 2016 e interviene nelle regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia.

Il PAC 2014/2020 contribuisce al raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020 attraverso azioni ed interventi riferibili agli Obiettivi “Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché l'impiego e la qualità delle medesime” e “Promuovere sistemi di trasporto sostenibili”, dell'Accordo di Partenariato; in particolare, il PAC 2014/2020 persegue la sostenibilità ambientale delle aree portuali delle Regioni interessate, il miglioramento dell'accessibilità delle aree turistiche, privilegiando asset fuori dai grandi flussi e il miglioramento dell'efficienza complessiva della logistica integrata, attraverso l'utilizzo di soluzioni ad alto contenuto tecnologico.

A marzo 2020 sono stati pubblicati in Gazzetta Ufficiale i quattro bandi da 480 milioni di euro complessivi, promossi dal MIT con il coinvolgimento delle Regioni,

rivolti a soggetti pubblici che dovranno presentare ipotesi progettuali coerenti con gli obiettivi perseguiti.

#### **IV.3.4 IL RILANCIO DEL TRASPORTO DELLE MERCI**

Con riferimento alle politiche di incentivazione e fondi, è stato implementato un pacchetto di misure piuttosto articolato per il settore delle merci e volto al sostegno della multimodalità e della sostenibilità. Le suddette misure, attuate negli ultimi anni, sono:

- per le Autostrade del Mare il cosiddetto Marebonus, attivo dal 2017 e finalizzato al sostegno di nuovi servizi marittimi di linea o al miglioramento dei servizi su rotte esistenti;
- per la modalità ferroviaria:
  - La c.d. Norma - merci attiva dall'anno 2015 avente una duplice finalità: di compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e degli extra-costi di accesso all'infrastruttura ferroviaria presenti nelle aree del mezzogiorno; di parziale compensazione dei benefici ambientali generati dall'uso della modalità ferroviaria rispetto a modalità meno sostenibili ed estesi all'intera Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;
  - Il c.d. Ferrobonus istituito a partire da settembre 2017 per il completamento dello sviluppo del sistema di trasporto intermodale;
  - Gli incentivi agli investimenti nel settore dell'autotrasporto istituiti per il rinnovo e l'adeguamento tecnologico del parco veicolare e per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale attivi dal 2016.

Nel seguito, per ciascuna misura, si riporta una breve descrizione ed una sintesi dei principali risultati conseguiti.

#### **MAREBONUS – L. 28 DICEMBRE 2015, N. 208 (L. DI STABILITÀ 2016, ART.1 C. 647)**

La dotazione finanziaria totale per il biennio 2017-2018 è stata di 117.072.955 milioni di euro di cui:

- I° Annualità 41.650.972,24 milioni di euro per l'anno 2017 (periodo di incentivazione 13.12.2017 - 12.12.2018). Dette risorse sono in corso di erogazione (previsione entro novembre/dicembre'19);
- II° Annualità 75.421.982,77 milioni di euro per l'anno 2018 (periodo di incentivazione 13.12.2018 - 12.12.2019).

Con la legge di Bilancio 2020 (articolo 1, comma 110 della legge n. 160 del 27 dicembre 2019), è stata inoltre autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021. La pubblicazione del decreto attuativo per consentire l'estensione della durata del periodo di incentivazione è attualmente prevista entro il corrente anno.

Beneficiari diretti della misura sono imprese armatrici italiane e comunitarie regolarmente iscritte al Registro navale o ad ente assimilabile.

Beneficiari indiretti sono invece le imprese dell'autotrasporto e/o utenti dei servizi marittimi attraverso un meccanismo di ribaltamento dell'incentivo percepito dall'armatore (sino all'80% del contributo).

Le istanze finanziabili, come detto, riguardano:

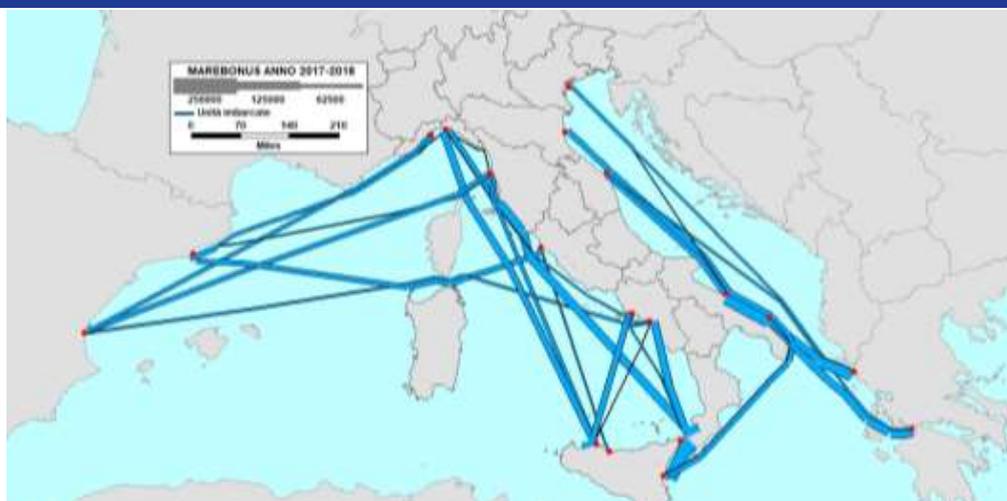
- istituzione, avvio e realizzazione di un nuovo servizio marittimo di linea: avviati a partire dalla data di pubblicazione del decreto che non alterino gli equilibri concorrenziali con le modalità di trasporto ambientalmente sostenibili (marittima, fluviale e ferroviaria);
- miglioramento dei servizi su rotte esistenti; tali progetti dovranno prevedere almeno quattro iniziative fra: i) miglioramento dell'impatto ambientale della linea; ii) riduzione sostenibile dei tempi della catena intermodale complessiva; iii) miglioramento dei servizi a terra per imbarco e sbarco dei veicoli; iv) maggiore frequenza del servizio di linea; v) miglioramento dei servizi a bordo durante la navigazione; vi) implementazione delle tecnologie ITS; vii) potenziamento dei livelli di sicurezza (safety e security); viii) incremento della capacità di stiva offerta.

Il meccanismo di incentivazione e ribaltamento prevede per ogni unità stradale/intermodale imbarcata max 0,10€ per ciascun chilometro sottratto alla percorrenza su rete stradale nazionale. Vige l'obbligo di ribaltamento di almeno il 70% dell'incentivo ricevuto agli utenti del servizio che effettuano almeno 150 imbarchi/anno ed almeno l'80% in caso i clienti abbiano imbarcato almeno 4.000 unità.

Tra i risultati consolidati della I° annualità si sono rendicontate ed ammesse al contributo un totale di 1.347.998 unità imbarcate corrispondenti, in termini di chilometri sottratti alla percorrenza stradale, a 922.306.878 km. Il contributo unitario per l'annualità 2017/2018 è risultato pari ad € 0,05 per unità imbarcata. Gli investimenti totali effettuati dagli armatori per i progetti finanziati di nuove linee o di miglioramento dei servizi esistenti, nella I annualità hanno superato i 36 milioni di euro. Dei contributi erogati agli armatori nella prima annualità, oltre 31 milioni di euro sono stati oggetto di ribaltamento verso la clientela (autotrasporto).

Nella successiva figura si riporta una rappresentazione delle tipologie di servizi marittimi per cabotaggio (nazionale e internazionale) e per tipologia di trasporto (Ro-Ro e Ro-Pax) sui 41 servizi interessati ed i flussi di traffico in base alle origini/destinazioni delle rotte e la quantità delle unità imbarcate.

**FIGURA IV.3.4.1: MAREBONUS: FLUSSI DI TRAFFICO MAREBONUS '17/'18**



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A..

**FIGURA IV.4.2.2: MAREBONUS: RIPARTIZIONE CABOTAGGIO NAZ./INT '17/'18 E RIPARTIZIONE RO-RO/RO-PAX '17/'18**



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A.

Nella successiva tabella si riportano i dati relativi alla composizione dell'imbarcato complessivo, espressi in termini di occupazione della stiva della flotta impiegata sui servizi oggetto di incentivazione.

**TABELLA IV.3.4.1: MAREBONUS: COMPOSIZIONE IMBARCATO COMPLESSIVO**

	Casse mobili	Autocarri	Rimorchi	Semirimorchi	Autoarticolati	Equivalente Bisarca
Numero unità	937	165.064	16.369	785.681	313.907	66.040
Percentuale	0,07%	12,25%	1,20%	58,29%	23,29%	4,90%

Fonte: elaborazioni RAM S.p.A.

Appare utile evidenziare la ripartizione dei chilometri sottratti alla strada ottenuta riattribuendo a ciascuna delle unità imbarcate sul rispettivo servizio marittimo la corrispondente tratta chilometrica terrestre.

**TABELLA IV.3.4.2: MAREBONUS: KM SOTTRATTI AL TRASPORTO STRADALE PER UNITA' IMBARCATA**

	Casse mobili	Autocarri	Rimorchi	Semirimorchi	Autoarticolati	Equivalente Bisarca
Equivalente km sottratti alla strada	534.450	86.178.726	7.561.041	606.224.506	179.304.045	42.504.110
Percentuale	0,06%	9,34%	0,82%	65,73%	19,44%	4,61%

Fonte: elaborazioni RAM S.p.A.

Una stima sommaria delle esternalità evitate assumendo che tutti i veicoli rendicontati fossero transitati su strada ed adottando i parametri unitari suggeriti dalla Commissione europea, restituisce un beneficio che, espresso in termini monetari, vale poco meno di 360 milioni di euro, ovvero un risparmio di oltre 657.000 tonnellate di CO2

### **NORMA - MERCI (“SCONTO TRACCIA”)– LEGGE DI STABILITÀ 2015, ART. 1, COMMA 294**

La misura di supporto al trasporto ferroviario delle merci è stata introdotta per il triennio 2015-2017 dall'art. 1, comma 294, della legge 190/2014 e s.m.i. Tale misura è stata poi confermata ed ampliata dall' art. 11, commi 2 bis, 2 ter e 2 quater<sup>2</sup>, del decreto-legge 185/2015, così come convertito con modificazioni dalla legge n. 9/2016, che ha modificato la disciplina applicabile al biennio 2016 - 2017 introducendo il contributo ambientale.

L'articolo 47, comma 11-ter, del decreto-legge n. 50 del 24 aprile 2017, convertito con modificazioni dalla legge n. 96 del 21 giugno 2017, da ultimo, ha prorogato la misura per il biennio 2018 - 2019 alle stesse condizioni e modalità.

Con decisione C(2019)8217 del 15.11.2019 è stata autorizzata dalla CE la proroga del regime di aiuti per il triennio 2020-2022 con una dotazione finanziaria massima di € 100M per ciascuna annualità. Beneficiari diretti sono le imprese ferroviarie che effettuano servizi merci.

La misura è stata implementata secondo due schemi, uno, cosiddetto transitorio, limitato all'anno 2015 ed uno, cosiddetto definitivo o “a regime”, applicato per il 2016 e le annualità successive.

Con riferimento all'anno 2015 è stato riconosciuto a ciascuna impresa ferroviaria richiedente un contributo proporzionale ai treni km effettuati per un importo complessivo pari a 51 milioni, a compensazione dei maggiori costi di accesso all'infrastruttura ferroviaria nelle relazioni da e per il sud e dei costi di traghettamento;

A partire dall'anno 2016 l'incentivo è articolato in due componenti distinte: una prima diretta alla compensazione dei costi supplementari per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, inclusi quelli relativi al traghettamento ferroviario delle merci e ai servizi ad esso connessi, sostenuti dal trasporto ferroviario merci sulle relazioni con le Regioni meridionali e insulari (Lazio, Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna) con un contributo pari a € 1,30/treno\*km elevato ad € 1,83 in caso di traghettamento ferroviario per le isole; la seconda, finanziata con le risorse residuali, va a parziale compensazione degli extra-costi ambientali fatti risparmiare dalla modalità ferroviaria rispetto alle modalità più inquinanti e si applica su tutto il territorio nazionale con una contribuzione per treno\*km fino ad un massimo di 2,50 euro per treno\*km. I beneficiari hanno l'obbligo inoltre di dare evidenza dell'effetto sul prezzo operato ai clienti per effetto della norma nel corso dell'anno di riferimento. Le risorse erogate annualmente devono comunque risultare non superiori ad euro 100 milioni.

Di seguito si riportano per ciascuna annualità il totale delle risorse stanziare (con il valore delle erogazioni effettuate), il numero delle istanze presentate ed ammesse, il numero complessivo dei treni\*km rendicontati.

**ALLEGATO AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020**

**TABELLA IV.3.4.3: RENDICONTO 2015-2019 MISURA NORMA MERCÌ (“SCONTO TRACCIA”)**

Annualità	Rif. normativo	Risorse stanziolate ed erogate	Numero istanze - Beneficiari	Treni*km rendicontati
2015	L. 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, c. 294	€ 100 M (di cui erogati € 51,2 M)	12/12	17,02 M
2016	- L. 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, c. 294 - Art. 11, commi 2 bis, 2 ter e 2 quater2, del decreto-legge 185/2015	€ 100 M (di cui erogati € 100 M)	20/20	46,70 M
2017	- L. 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, c. 294 - Art. 11, commi 2 bis, 2 ter e 2 quater2, del decreto-legge 185/2015	€ 100 M (di cui erogati € 90,8M + € 4,5M)	19/20	47,33 M
2018	- L. 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, c. 294 - Art. 47, comma 11-ter3, d.l. n. 50 del 24 aprile 2017	€ 100 M (di cui erogati € 94,9M + € 5M)	17/18	47,13 M
2019	- L. 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, c. 294 - Art. 47, comma 11-ter3, d.l. n. 50 del 24 aprile 2017	€ 100 M (istruttorie non ancora avviate)	n.d.	n.d.

Fonte: elaborazioni RAM S.p.A.

**FERROBONUS - LEGGE DI STABILITÀ 2016, ART.1 COMMÌ 648 E 649**

L’istituzione di contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale o tra- sbordato in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia è stata introdotta dalla Legge 28 dicembre 2015, art.1 commi 648 e 649 successivamente attuati con Decreto Interministeriale n. 125 del 14.07.2017.

Beneficiari sono le imprese utenti di servizi ferroviari che commissionano treni completi a imprese ferroviarie.

I beneficiari aderenti alla misura si impegnano a mantenere determinati volumi di traffico sia nel periodo di incentivazione, sia nel biennio successivo.

Il meccanismo di incentivazione prevede una contribuzione per treno\*km fino ad un massimo di 2,50 euro per treno\*km con l’obbligo, per gli MTO, di ribaltamento di almeno il 50% dell’incentivo ricevuto alle imprese utenti dei servizi ferroviari.

Laddove i contributi nazionali non consentissero lo sfruttamento del massimale di contribuzione, la misura prevedeva la possibilità di attivazione di analoghe misure da parte degli enti regionali (cosiddetto Ferrobonus regionale). Su tali pre- messe le Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia hanno adottato nel 2018 rispettive misure di incentivazione regionale sulla base dello schema Ferrobonus. Con proprie risorse hanno dunque fornito un “surplus” di incentivo per quei treni in partenza e/o in arrivo nei rispettivi territori regionali (con esclusione dei meri attraversamenti) con le seguenti dotazioni: Piemonte (€ 400.000 per I Annualità e € 200.000 per II Annualità), Lombardia (€ 600.000 per I e II Annualità), Liguria (€ 197.000 per I Annualità e € 200.000 per II Annualità).

Di seguito si riportano per ciascuna annualità il totale delle risorse stanziato (con il valore delle erogazioni effettuate), il numero delle istanze presentate ed ammesse, il numero complessivo dei treni\*km rendicontati.

**TABELLA IV.3.4.4: RENDICONTO 2017-2018 MISURA FERROBONUS**

Annualità	Rif. normativo	Risorse €	Numero istanze – Beneficiari finali	Treni*km rendicontati
2017	- L. 28 dicembre 2015, art.1 c. 648 e 649 - Reg. 14 luglio 2017 n. 125	€ 18.889.330 (di cui erogati 17,77 M)	74/58	27,51 M
2018	- L. 28 dicembre 2015, art.1 c. 648 e 649 - Reg. 14 luglio 2017 n. 125	€ 36.400.000 (di cui erogati 35,04 M)	55/56	28,52 M

Fonte: elaborazioni RAM S.p.A.

Con la legge di bilancio 2020 (all'articolo 1, comma 111 della L. n.160 del 27 dicembre 2019), è stata autorizzata la spesa di 14 milioni di euro per l'anno 2020 e di 25 milioni di euro per l'anno 2021 che determinerà l'estensione del periodo di incentivazione e riaprirà i termini per l'accesso ai contributi. L'accesso sarà consentito, oltre che alle imprese già beneficiarie della misura, anche a nuovi soggetti proponenti (decreto attuativo del 16 marzo 2020 "Istruzioni operative di accesso ai contributi per l'erogazione delle risorse di cui all'articolo 1, comma 111 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, destinate ad interventi a sostegno del trasporto ferroviario intermodale).

#### **INCENTIVO INVESTIMENTI NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO – D.M. 221 DEL 22/07/2019**

Con il Decreto ministeriale n. 336 del 22 luglio 2019, è stata istituita la VI edizione dell'incentivo agli investimenti nel settore dell'autotrasporto con la finalità di favorire il rinnovo e l'adeguamento tecnologico del parco veicolare tramite l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale.

Beneficiari diretti sono le imprese di autotrasporto merci conto terzi e gli incentivi sono finalizzati al rinnovo e all'adeguamento tecnologico del parco veicolare, per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale, nonché per favorire iniziative di collaborazione e di aggregazione fra le imprese del settore.

L'incentivo opera in maniera "secca" per le varie tipologie di veicoli acquistati attribuendo un valore prestabilito in funzione della specifica tipologia di investimento salvo il caso di rimorchi e/o semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli specifici superiori a 7 tonnellate allestiti per trasporti in regime ATP per le quali viene riconosciuta un'intensità di aiuto pari al 20% del costo di acquisto per le piccole imprese e del 10% per le medie imprese.

Di seguito si riportano per ciascuna annualità di riferimento il totale delle risorse stanziato (con il valore delle erogazioni effettuate), il numero delle istanze presentate, il numero complessivo dei rimorchi/semirimorchi intermodali acquistati dai beneficiari e la variazione percentuale rispetto alla precedente annualità.

**TABELLA IV.3.4.5: RENDICONTO 2015/2016 – 2019/2020 MISURA INVESTIMENTI**

Annualità	Rif. normativo	Risorse (di cui per acquisto di rimorchi o semirimorchi adibiti al trasporto intermodale)	Numero istanze pre-	Numero ve-	Variazione istanze e veicoli
2015/16	Decreto ministeriale 29 settembre 2015 n. 322	€ 15.000.000 (€ 6.500.000)	480	1877	-
2016/17	Decreto ministeriale 19 luglio 2016 n. 243	€ 25.000.000 (€ 9.000.000)	919	4699	+91% +150%
2017/18	Decreto ministeriale 20 giugno 2017 n. 348	€ 35.950.177 (€14.400.000)	1149	5198	+25% +11%
2018/19	Decreto Ministeriale 20 aprile 2018 n. 221	€ 33.600.000 (€ 14.000.000)	951	4577	-17% -12%
2019/20	Decreto Ministeriale 22 luglio 2019 n. 336	€ 25.000.000 (€ 6.000.000)	n.d.	n.d.	n.d.

Fonte: elaborazioni RAM S.p.A.

### **IV.3.5 LE POLITICHE ABITATIVE: STATO DI ATTUAZIONE E VALUTAZIONE DI MERITO**

Il tema dell’abitare, soprattutto in rapporto ai programmi di rigenerazione urbana, torna oggi al centro dell’agenda pubblica, delineando da un lato il permanere di un profondo disagio sociale dovuto alla carenza dell’offerta in tema di abitazioni, dall’altro l’emergere di una domanda sempre più lontana dai “modelli” del passato e per lo più connessa a differenti bisogni abitativi e a mutate esigenze sociali e collettive, in rapporto alla richiesta di una nuova qualità della vita. Le politiche abitative dell’ultimo ventennio, seppur contrassegnate da esigue e alterne trasformazioni, non riescono a costituire in questo senso un’utile base per poter dare oggi importanti valutazioni di merito, piuttosto definiscono un quadro di riferimento utile ad aprire scenari alternativi e a definire prospettive nuove sostenibili, mettendo in luce il bisogno di un ulteriore aggiornamento delle politiche in atto e delle strategie ad esse sottese.

#### **IV.3.5.1 LE POLITICHE, GLI INDIRIZZI PROGRAMMATICI, I PROVVEDIMENTI RECENTI O IN CORSO DI DEFINIZIONE**

Certamente alcuni capitoli della storia di tali politiche hanno scandito soglie ancor oggi significative, in grado di documentare alcuni decenni di attenzione verso

l'edilizia residenziale pubblica, che non solo hanno messo in campo importanti sinergie, risorse e potenzialità, ma sono riusciti a raggiungere una concertazione rilevante tra più soggetti istituzionali, anche se non è stato possibile, se non raramente, mettere in atto percorsi di attuazione di lunga durata e raggiungere gli obiettivi prefissati in un'ottica di condivisione continuativa.

#### **FOCUS** Antecedenti

Il quadro fa riferimento alla vasta operazione di programmazione dell'azione pubblica per la casa portata avanti per un ventennio a partire dalla fine degli anni settanta, anche attraverso l'adozione di previsioni, provvedimenti e programmi orientati ad una riforma riconoscibile delle politiche abitative, fondata non solo sull'aumento dell'offerta ma anche sulla garanzia di 'accesso alla casa' e sull'innalzamento della qualità dell'abitare - legge n. 10 ("Norme per l'edificabilità dei suoli"), 1977; legge n. 392 (equo canone), 1978; legge n. 457 (Piano decennale), 1978 -.

Nonostante le difficoltà attuative registrate, in quel periodo si è verificata la maggiore realizzazione di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata all'interno del paese (anche se i tempi di attuazione furono molto dilatati rispetto alle previsioni) con stanziamenti statali dell'ordine di venti miliardi di euro, in parte provenienti anche da fondi Gescal.

Nel decennio successivo si assiste all'introduzione dei Programmi Integrati come dispositivi finalizzati ad interventi di riqualificazione di ambiti degradati e abbandonati in contesti urbani fragili, mentre si verificano profonde modificazioni dell'assetto ordinamentale inerente le politiche per l'abitare, con la cessazione degli stanziamenti già Gescal, l'attribuzione dell'autorità alle Amministrazioni regionali, le modificazioni introdotte nel Testo costituzionale (Titolo V).

A partire dalla metà degli anni '90 la problematica della casa vede una notevole riduzione delle attività propositive e delle scelte decisionali, in prevalenza connotata da caratteri discontinui e asistematici, in difetto di una visione programmatoria e in concomitanza di una netta contrazione degli stanziamenti a sostegno della casa. A causa del susseguirsi di opzioni eterodirette nelle politiche abitative, nel periodo si determina un complessivo mutamento nella concezione stessa delle scelte e dei provvedimenti per la casa rispetto alla fase precedente, come emerge dagli atti delle diverse Legislature susseguitesi dal 1996 al 2018.

Nel corso della XIII legislatura tuttavia vengono assunti alcuni provvedimenti significativi, in particolare: si varano (1998) i "Contratti di quartiere", finanziati con circa 300 milioni di euro, intesi a sperimentare iniziative per riscattare il degrado delle aree periferiche urbane e dei complessi di edilizia residenziale pubblica; si assume la Legge "Misure per ridurre il disagio abitativo ed interventi per aumentare l'offerta di alloggi in locazione" (2001) in difesa del 'canone sostenibile' e finanziata con 1.900 miliardi di lire, con cui si rilanciano in modo organico i presupposti del menzionato 'Contratto di quartiere'. Attraverso tali provvedimenti si passa dall'impegno realizzativo di quote abitative che aveva connotato la politica della casa nelle legislature precedenti, a provvedimenti tendenti a fornire sostegno all'affitto per le categorie deboli della popolazione.

Nella XIV Legislatura prevalgono invece le scelte a favore dell'incremento delle reti infrastrutturali, mentre sul versante delle politiche della casa, da un lato si 'vara' il terzo condono edilizio, dall'altro si limitano gli incentivi per l'abitare a sostegno dei 'contratti di quartiere' (che non subisce riduzioni ma viene incrementato con un finanziamento pari a 1.250 milioni di euro complessivi). Le politiche abitative tornano all'attenzione durante la XV legislatura, che le ripristina annoverandole tra gli obiettivi prioritari e disponendo l'avvio di un 'Piano straordinario pluriennale per l'edilizia sovvenzionata e agevolata', con apposito 'Tavolo di concertazione', con stanziamento di risorse pubbliche pari a 1,2 - 1,5 miliardi di euro annui per l'edilizia residenziale sociale, secondo criteri di 'equa distribuzione territoriale', mediante la costituzione dell'"Osservatorio nazionale" e degli 'Osservatori regionali' sulle politiche abitative e il rifinanziamento dei programmi innovativi in ambito urbano ("Contratti di quartiere II").

#### **IV.3.5.2 LE RISORSE FINANZIARIE E CRITERI DI RIPARTIZIONE SETTORIALE**

La considerazione dell'edilizia residenziale sociale in quanto servizio generale, come indicato nella legislatura precedente, non trova conferma nella XVI legislatura, durante la quale si verifica una rilevante contrazione degli stanziamenti pubblici a sostegno degli interventi abitativi e si avvia un nuovo 'Piano nazionale per le città', per la modifica del patrimonio edilizio esistente e la riqualificazione di aree urbane degradate, adottando misure semplificative delle procedure abitative richieste per l'attività edilizia, con stanziamento di 224 milioni di euro. Nella XVII legislatura, al rilancio di un quadro organico per le politiche abitative pubbliche, si sostituisce la ripresa e il potenziamento delle linee di intervento sulle problematiche degli ambiti urbani degradati sotto il profilo sociale, promuovendo il 'Piano nazionale per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane degradate' e successivamente varando il 'Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie', finanziato con 500 milioni di euro. I provvedimenti e le disposizioni assunti risultano sostanzialmente orientati da un lato verso il sostegno delle locazioni e dei mutui sulla prima casa e dall'altro verso il recupero, la razionalizzazione e l'alienazione degli immobili e degli alloggi di edilizia residenziale pubblica (ERP), come emerge dal D.L. 47/2014, dal D.L. 133/2014 e dalle disposizioni contenute nella Legge di stabilità 2016 (L. n. 208/2015). Dove, in particolare, all'Art.1 del D.L. 47/2014, si stabiliscono numerose norme in rapporto alle politiche dell'abitare:

- in primo luogo si rifinanziano i fondi introdotti dalle disposizioni contenute nell'art.6 del D.L. 102/2013, aumentando di 100 milioni di euro gli stanziamenti del 'Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione' per il biennio 2014-2015 e di 225,92 milioni di euro le risorse del 'Fondo destinato agli inquilini morosi incolpevoli' per il periodo 2014-202, dettando le disposizioni dell'art.9 relativamente alla c.d. cedolare secca (pari al 10% per il quadriennio 2014-2017 e pari al 15% a regime dal 2018), prorogata al 10% anche per gli anni 2018 e 2019 secondo l'art. 1, comma 16, della legge di bilancio 2018 (L. 205/17);
- in secondo luogo, si definisce un ulteriore gruppo di disposizioni (D.L. 47/14, artt. 3-4), finalizzate sia all'accelerazione del processo di alienazione degli immobili di edilizia residenziale pubblica, sia all'emanazione di un Programma di recupero e di razionalizzazione degli immobili e degli alloggi di ERP, finanziato con risorse provenienti da precedenti finanziamenti revocati (D.M. 24 febbraio 2015 e D.M. 16 marzo 2015).

Sempre nella XVII legislatura, in coerenza con il comma 235 della Legge di stabilità 2015 (legge n. 190/2014) si dispone uno stanziamento pluriennale per l'attuazione del suddetto Programma di recupero e razionalizzazione degli immobili (130 milioni di euro per il periodo 2015-2018) e si prevede che alle citate risorse si sommino ulteriori 270,431 milioni di euro, derivanti dalle revoche delle risorse per interventi non avviati entro i termini fissati, ai sensi dell'art. 13, comma 1, del D.L. n. 145 del 2013 (cd. "Destinazione Italia"). Inoltre, al fine di incentivare il programma di recupero di immobili e alloggi di ERP, anche per prevenire fenomeni di

occupazione abusiva, all'art. 14 del D.L. 185/2015 si autorizza la spesa di 25 milioni di euro per l'anno 2015, da ripartire sulla base del programma redatto ai sensi dell'art. 4 del D.L. 47/2014. Ai menzionati provvedimenti si aggiunge la legge di bilancio 2018 (L. 205/2017), in cui si prevede sia l'assegnazione di 10 milioni di euro per gli anni 2019 e 2020 al Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione, sia una ulteriore detrazione dei canoni di locazione di alloggi universitari per gli studenti "fuori sede". In questo periodo assumono rilevanza ulteriori provvedimenti in materia di politiche abitative, tra i quali emergono le norme contenute nel decreto c.d. 'Sblocca Italia' (dl 133/2014), che introduce alcune novità in merito. In particolare, l'art. 19, riguardante l'esenzione dalle imposte di registro e di bollo e l'art. 21, riguardante la deduzione dal reddito del 20% a favore di investimenti residenziali di nuova costruzione e invenduti alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, o oggetto di ristrutturazione. Tali disposizioni vengono integrate dall'art. 23, che disciplina i contratti di godimento in funzione della successiva alienazione di immobili (c.d. 'rent to buy'), e l'art. 26, che riguarda le procedure di valorizzazione degli immobili pubblici inutilizzati, con priorità di valutazione per i progetti di recupero a fini di edilizia residenziale pubblica (ERP), nonché gli immobili da destinare ad auto-recupero, affidati a cooperative composte esclusivamente da soggetti aventi i requisiti per l'accesso all'edilizia residenziale pubblica. Da menzionare infine le misure in materia di politiche abitative contenute nella Legge di stabilità 2016 (L. 208/2015), in cui sono contenute numerose disposizioni riguardanti in particolare le agevolazioni fiscali e la disciplina in termini di locazione, oltre che alcune disposizioni per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie (commi 974-978).

#### **IV.3.5.3 I CONTENUTI E LE PREVISIONI**

Nella XVIII legislatura gli indirizzi caratterizzanti le politiche abitative si connotano per una elevata integrazione dei vari aspetti territoriali, sociali, economici e ambientali e si traducono in varie articolazioni definite dall'art.1 della L. 27 dicembre 2019, n. 160, che dispone:

- l'assegnazione ai comuni di contributi per investimenti in progetti di rigenerazione urbana (Art.1, c.42), volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale, nonché al miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale (nel limite complessivo di 150 milioni di euro per l'anno 2021, di 250 milioni di euro per l'anno 2022, di 550 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 700 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2034), subordinati (Art.1 c. 43) ai criteri e le modalità di riparto, individuati con modalità di utilizzo tramite il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229;
- l'istituzione presso il Ministero dell'interno, di un fondo per investimenti a favore dei Comuni, con una dotazione di 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2034 (Art.1, comma 44), destinato al rilancio degli investimenti per lo sviluppo sostenibile e infrastrutturale del Paese, in particolare nei settori di spesa dell'edilizia pubblica, inclusi manutenzione e sicurezza ed efficientamento energetico, della manutenzione