

Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

CONDIZIONI ABILITANTI PROGRAMMAZIONE FSE 2021-2027

Riscontro alle osservazioni CE del 14/09/2021

sul self-assessment relativo alla Condizione Abilitante

“Comprehensive transport planning at the appropriate level”



Struttura Tecnica di Missione
per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle
infrastrutture e l'alta sorveglianza

Coordinatore Struttura Tecnica di Missione

Prof. Giuseppe Pasquale Roberto Catalano

Gruppo di Lavoro:

Struttura Tecnica di Missione – coordinamento Ing. Tamara Bazzichelli

Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali

Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie

Direzione Generale per le strade e le autostrade

Direzione Generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto

Sommario

| | |
|--|----|
| PREMESSA | 5 |
| Criteri 1, 4 e 6 - Pianificazione generale dei trasporti | 6 |
| Criterio 2 - Piano Nazionale Integrato Energia e Clima..... | 13 |
| Criterio 3 - Rete TEN-T..... | 15 |
| Criterio 5 - ERTMS..... | 20 |
| Criterio 7 - Infrastruttura per i combustibili alternativi | 22 |
| Criterio 8 - Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030 | 23 |
| Criterio 9 - Risorse finanziarie per gli investimenti stradali | 24 |

Allegati:

1. Rapporto finale della Commissione di studio relativa alla finanza per le infrastrutture sostenibili;
2. Rapporto finale della Commissione di studio relativa agli impatti dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture e i sistemi di trasporto”;
3. Rapporto finale della Commissione di studio relativa alla riforma del trasporto pubblico finale;
4. DM 14 gennaio 2021 Commissione PGTL
5. Decreto ministeriale relativo alla “Struttura organizzativa per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture”;
6. Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci;
7. 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;
8. Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 maggio 2018, n. 76, relativo al dibattito pubblico;
9. Decreto ministeriale 12 novembre 2021, n. 442, di ampliamento del dibattito pubblico;
10. Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche;
11. Linee guida operative per il settore ferroviario;
12. Report di project review dell’intervento di connessione intermodale del bacino Sud Ovest milanese all’Aeroporto di Malpensa;

13. Report di project review delle varianti ipotizzate per la tratta Catanzaro - Crotona della SS 106 Jonica;
14. Lettera del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ai Presidenti delle Regioni e Province autonome per la convocazione di riunione sul tema;
15. Piano di sviluppo di ERTMS (ETCS e GSM-R) sulla rete RFI;
16. Parere Commissione Senato della Repubblica su “Le Linee Guida Generali e le Linee Guida di Attuazione” relative al Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030;
17. Parere Commissione Camera dei deputati su “Le Linee Guida Generali e le Linee Guida di Attuazione” relative al Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030;
18. Linee Guida per il PNSS
19. Piano Nazionale Sicurezza Stradale
20. Delibera CIPESS 27 luglio 2021 - Aggiornamento 2020 del contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Anas;
21. Convenzione Ministero - ANAS Programma di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie, nonché di cavalcavia e sottopassi;
22. Decreto ministeriale 12 aprile 2022, n. 93, di destinazione delle risorse per il monitoraggio dinamico e il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel delle strade statali e delle autostrade;
23. Conversione in Legge del Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121.

PREMESSA

Nell'ambito del ciclo programmatico 2021-2027 dei Fondi Strutturali di Investimento europei, l'Obiettivo di Policy "un'Europa più connessa" (OP3) persegue il rafforzamento inclusivo, digitale ed ecosostenibile delle dotazioni di connettività trasportistica, con interventi selezionati per generare impatti sui territori ampi, duraturi e percepiti come tali dai destinatari.

Il Governo italiano, nel corso delle interlocuzioni con la Commissione Europea, ha trasmesso già nel mese di luglio 2020 una prima relazione di autovalutazione relativa al rispetto di tutti i criteri sottostanti alla condizione abilitante "Pianificazione completa dei trasporti a livello appropriato", a cui sono seguite alcune richieste di chiarimento, in particolare relative al livello regionale della pianificazione dei trasporti.

Questo documento rappresenta il rapporto finale di autovalutazione, predisposto a seguito delle osservazioni pervenute dalla Commissione europea, la quale sta anche esaminando la coerenza del livello regionale di pianificazione dei trasporti con quello nazionale nei programmi regionali che prevedono interventi nel settore dei trasporti.

CRITERI 1, 4 E 6 - PIANIFICAZIONE GENERALE DEI TRASPORTI

Nell'ambito delle interlocuzioni con la Commissione Europea, è stato chiesto di specificare come l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF), pubblicato annualmente, garantisca la pianificazione a lungo termine e la visione strategica per l'intero periodo di programmazione 2021 - 2027.

L'approccio del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (di seguito Mims) alla pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture e della mobilità in un orizzonte di medio-lungo termine si basa sul concetto di "Piano processo", tale da rendere la pianificazione non solo un atto amministrativo, ma un processo che veda la mobilitazione di competenze tecniche, degli stakeholder e della società civile per assicurare ai cittadini e alle merci la piena mobilità sul territorio nazionale, rendendo l'Italia un Paese più accessibile anche per i mercati internazionali.

L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) definendo anno per anno, a partire dal 2016, la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti, rappresenta il documento programmatico che alimenta questo processo secondo un approccio di tipo *rolling* (aggiornamenti/approfondimenti in step successivi), anticipando molte azioni del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e del DPP, quali la definizione degli obiettivi e delle strategie, l'individuazione degli interventi da effettuare e dei progetti di fattibilità delle opere prioritarie per il Paese fino all'orizzonte del 2030, il finanziamento per la realizzazione e/o il completamento delle infrastrutture prioritarie di interesse nazionale. Inoltre, esso monitora l'andamento degli investimenti in ogni fase della pianificazione, anche al fine di verificare il raggiungimento degli obiettivi prefissati a livello internazionale e sovranazionale.

L'Allegato Infrastrutture al DEF rappresenta il documento ufficiale di pianificazione della mobilità, aggiornando annualmente quanto approvato dal Consiglio dei Ministri il 13 novembre 2015 che, secondo l'art. 216, comma 2 del Codice dei Contratti pubblici (D.lgs. n. 50/2016), "rappresenta la programmazione nazionale sino all'approvazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)".

L'allegato Infrastrutture al DEF 2021 e quello relativo al 2022 hanno recepito le strategie introdotte con la definizione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), il Piano Nazionale Complementare (PNC) e tutti gli investimenti e le riforme in essi definiti, garantendo la pianificazione a medio-lungo termine e una visione strategica integrata del sistema infrastrutturale della mobilità, finalizzata a conseguire:

- **connessione** (materiale e immateriale);
- **sicurezza** (manutenzione e prevenzione);
- **equità e sostenibilità** (ambientale, economica e sociale).

I due principali strumenti di finanziamento dei suddetti Piani sono il *Next Generation EU* (NGEU), collegato al Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF), e il Pacchetto di assistenza alla ripresa per la coesione e i territori d'Europa (REACT EU). Nel PNRR e

nel PNC le risorse complessivamente assegnate al Mims durante il 2021 ammontano a 61,124 mld €, di cui 46,204 mld € di fonte europea, suddivisi come di seguito indicato:

- Next Generation EU: 40,701 mld €, di cui 25,781 mld € aggiuntivi;
- React EU: 0,313 mld di euro aggiuntivi (recentemente integrati con ulteriori 344 milioni di euro).

Le risorse nazionali del PNC, vincolate dagli stessi criteri esistenti per il NGEU, sono state assegnate tramite Fondo Complementare (9,760 mld € aggiuntivi), mentre lo scostamento di bilancio (10,350 mld € aggiuntivi) ha permesso il finanziamento di alcuni interventi connessi a quelli del PNRR, ma con durata temporale di conclusione lavori oltre il 2026.

A livello generale, le risorse sono così suddivise per “missioni”:

- **Missione 1 - Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura:**
 - o digitalizzazione del Trasporto Pubblico Locale (TPL), *Mobility as a service* (Maas) (0,040 mld € aggiuntivi);
 - o percorsi nella storia e ferrovie turistiche (0,335 mld € aggiuntivi).
- **Missione 2 - Rivoluzione verde e transizione ecologica:**
 - o investimenti nella filiera dell'idrogeno (0,350 mld € aggiuntivi);
 - o trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile (9,155 mld €, di cui 6,905 mld € aggiuntivi);
 - o efficientamento degli edifici pubblici (2,346 mld € aggiuntivi);
 - o invasi e gestione sostenibile delle risorse idriche (3,213 mld €, di cui 2,113 mld € aggiuntivi).
- **Missione 3 - Infrastrutture per una mobilità sostenibile:**
 - o opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese (36,866 mld €, di cui 25,770 mld € aggiuntivi);
 - o messa in sicurezza e monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti (1,450 mld € aggiuntivi);
 - o progetto integrato Porti d'Italia (3,130 mld € aggiuntivi);
 - o digitalizzazione aeroporti e sistemi logistici (0,360 mld € aggiuntivi).
- **Missione 5 - Inclusione e coesione:**
 - o rigenerazione urbana e housing sociale (2,933 mld €, di cui 2,456 mld € aggiuntivi);
 - o strategia nazionale per le aree interne (0,300 mld € aggiuntivi);
 - o infrastrutture per le ZES (0,630 mld € aggiuntivi).

Per quanto riguarda l'adozione del PGTL, previsto all'articolo 201, comma 2 del D.Lgs. n. 50/2016, sono state messe in campo numerose azioni con l'obiettivo di emanare definitivamente il documento entro la fine dell'anno. Il documento sarà sottoposto al confronto con le Regioni in Conferenza Unificata, ad ulteriore garanzia della coerenza tra la pianificazione nazionale e quella regionale.

Al fine di rafforzare la capacità del Mims di disegnare e realizzare politiche innovative, sono state istituite, e hanno concluso i propri lavori (Allegati 1, 2 e 3), **tre Commissioni**, la quali hanno svolto attività utili anche ai fini della stesura del PGTL:

- la prima, relativa alla **finanza per le infrastrutture sostenibili**, ha identificato nuovi strumenti finanziari per la realizzazione di interventi infrastrutturali, della mobilità e dell'abitare sostenibile, così da orientare anche i capitali privati, proponendo modelli di valutazione degli impatti economici, sociali e ambientali dei progetti avviati dal Ministero, in linea con le strategie di sviluppo sostenibile promosse dall'Agenda Onu 2030 e dall'Unione Europea;
- la seconda dedicata all'analisi dell'**impatto dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture e i sistemi di trasporto**, ha individuato le conseguenze derivanti dai cambiamenti climatici sulle infrastrutture e i sistemi di trasporto e ha proposto iniziative per anticipare e mitigare i rischi ai quali il sistema infrastrutturale, anche a livello di singole città, è esposto, aumentandone resilienza e capacità di adattamento;
- la terza si è concentrata sulla **riforma del TPL**, analizzando le principali criticità relative alla normativa e ai processi attinenti alla mobilità locale sostenibile, delineando le azioni di miglioramento da implementare attraverso la razionalizzazione del quadro regolatorio, la pianificazione dei bacini di servizio e l'efficientamento dei sistemi di finanziamento e di gestione del settore.

Per definire formalmente ruoli e responsabilità nella predisposizione del PGTL, con il DM n. 14 del 21 gennaio 2022 (Allegato 4) è stata istituita una apposita **Commissione che ha l'incarico di redigere, entro sei mesi, "il documento programmatico per l'individuazione delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità prioritari per lo sviluppo sostenibile del Paese"** e che fornirà anche "l'indirizzo strategico per la definizione dei piani settoriali".

Per rafforzare ulteriormente la capacità del Mims di svolgere valutazioni attinenti alle tematiche della pianificazione di una mobilità sostenibile, è stata costituita nel dicembre 2021 un'apposita "**Struttura organizzativa per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture**" (Allegato 5) con il compito di analizzare gli scenari settoriali, identificare le possibili opzioni per il raggiungimento degli obiettivi europei e nazionali, definiti o da definirsi nell'ambito delle negoziazioni del pacchetto "Fit for 55" e nelle strategie di decarbonizzazione al 2050 nei settori di competenza.

Si evidenzia anche la predisposizione del "**Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci**" (Allegato 6), previsto dall'articolo 5 del Decreto Legge del 6 novembre 2021 n.152, convertito con la legge 29 dicembre 2021 n.233, per la definizione delle strategie che, tenendo sempre conto della multimodalità, saranno messe in atto per la predisposizione dei prossimi aggiornamenti del Contratto di Programma tra Mims e Rete Ferroviaria Italiana (2022 - 2026). Il documento è stato inviato alle Camere e alla Conferenza Unificata nel mese di dicembre 2021, sono state recepite le osservazioni per venute e la versione aggiornata è stata approvata dal Mims il 30 aprile 2022.

Benché non previsto da alcuna normativa, è in fase di predisposizione il "**Documento Strategico della Mobilità Stradale**", il quale verrà pubblicato entro il primo semestre del 2022.

Sono inoltre stati predisposti altri documenti di pianificazione di settore, quali il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale, il Piano Portualità e Logistica, il Piano Nazio-

nale degli Aeroporti, il Piano di gestione dello Spazio Marittimo e altri sono in fase di emanazione (Piano Nazionale Mobilità Ciclistica, Piano Nazionale del Cold Ironing).

Infine, il Mims ha proceduto alla ricognizione del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali al fine di assicurare il **recupero del divario infrastrutturale** tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi (ai sensi dell'articolo 15 «Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale» del DL del 10 settembre 2021, n.121 convertito con la legge del 9 novembre 2021, n. 156).

In attuazione di tale innovativo approccio, il Mims ha recentemente aggiornato gli strumenti di pianificazione e programmazione degli interventi infrastrutturali di propria competenza mediante:

- a) l'approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (29 luglio 2021) delle **“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”** (Allegato 7). In tal modo è stata colta la sfida di individuare quelle progettualità che dal punto di vista tecnico e qualitativo possano soddisfare i requisiti di sostenibilità e innovazione, anche indirizzando le Stazioni Appaltanti a selezionare i propri operatori economici in questo senso. Al tempo stesso, è **stato reso più efficiente il processo approvativo**, anche attraverso mirati strumenti di semplificazione. D'altra parte, il dibattito pubblico di confronto con gli stakeholder e i territori si potrà basare su un livello di conoscenza dell'opera e dei suoi impatti più approfondito, diventando così maggiormente produttivo ed efficiente;
- b) **l'effettiva attuazione del dibattito pubblico**, introdotto con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 maggio 2018, n. 76 (Allegato 8) e oggetto di ampliamento ad opera del DM del 12 novembre 2021, n. 442 (Allegato 9) con cui sono state individuate nuove soglie dimensionali delle opere per le quali tale istituto è obbligatorio, inferiori a quelle previste precedentemente, e sono stati ridotti i tempi dell'istruttoria. Inoltre, con DM del 30 dicembre 2020, n. 627, è stata istituita la **“Commissione nazionale per il dibattito pubblico”**, chiamata a monitorare lo svolgimento della procedura, il rispetto della partecipazione di tutte le realtà interessate, nonché a fornire un'idonea e tempestiva pubblicità ed informazione sui progetti. Si citano, quali esempi di progetti già esaminati o in fase di analisi:
 - la linea ferroviaria Roma - Pescara - Lotto 1 Raddoppio tratta interporto d'Abruzzo - Manoppello - Lotto 2 Raddoppio tratta Manoppello - Scafa;
 - la linea tranviaria di Padova **“Sir 2”**;
 - l'itinerario stradale Gela - Agrigento - Castelvetro - ammodernamento Gela Castelvetro C1 in sede con varianti e categoria B - tangenziale di AG in variante - lotto funzionale tangenziale di Agrigento;
 - il lotto ferroviario 3a **“Circonvallazione di Trento”** del nuovo Tunnel di Base del Brennero;
 - il tronco stradale Bari - Mola di Bari in variante alla Tangenziale di Bari (variante alla SS 16 Adriatica del tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari);

- il collegamento stradale Vico del Gargano - Mattinata (SS 693 Strada Scorrimento Veloce del Gargano - SS 89 'Garganica').

Per quanto riguarda i metodi e le tecniche da utilizzare per la valutazione ex-ante, le **“Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche”** (DM del 16 giugno 2017, n. 300, Allegato 10), coerenti con quanto previsto nel D.lgs. n. 228/2011, sono state recentemente declinate per alcune categorie specifiche di interventi, evidenziando gli aspetti settoriali e rafforzando i criteri selettivi sulla base delle dimensioni ambientali, sociali e di governance, coerentemente con gli indirizzi strategici europei. In particolare:

- sono state recentemente emanate, con DM del 7 dicembre 2021, n. 496 le **“Linee guida operative per il settore ferroviario”** (Allegato 11), definite in collaborazione con la BEI ai sensi del Protocollo di lavoro stipulato nel 2018 tra BEI e Ministero;
- sono in fase di completamento gli analoghi documenti relativi ai settori **stradali e del trasporto rapido di massa** (per quest'ultimo settore, le linee guida operative sono già state applicate per la valutazione delle istanze presentate dagli enti locali a seguito della pubblicazione degli **“Avvisi per la presentazione di istanze per accesso alle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi”** sul sito del Ministero - **“Avviso 1”** pubblicato nel 2018 e **“Avviso 2”** pubblicato nel 2019).

Il processo decisionale di pianificazione prevede, inoltre, la possibilità di rivedere le scelte pregresse (Project Review) in funzione di mutate condizioni di contesto come: domanda di mobilità, scenario infrastrutturale di riferimento, variazione di trend macroeconomici (gli Allegati 12 e 13 contengono esempi di *project review* recentemente effettuate per il potenziamento della strada statale **“Vigevano - Malpensa”** e per il completamento di una variante della strada statale 106 **“Jonica”**).

In relazione alle risorse programmate per la realizzazione degli investimenti, ai **61 miliardi di euro previsti per gli investimenti del Mims del PNRR e del PNC vanno ad aggiungersi 36 miliardi di nuove risorse dalla Legge di Bilancio 2022**. Di seguito si specificano gli interventi più significativi:

- Infrastrutture verdi, lotta al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni:
 - istituzione del **“Fondo per la strategia di mobilità sostenibile per la lotta al cambiamento climatico e la riduzione delle emissioni (autobus, ciclovie, trasporto merci intermodale, rinnovo mezzi autotrasporto)”**, con una dotazione di 2 mld/€ dal 2023 al 2034;
 - rifinanziamento del **“Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale”**, per 5,350 mld/€ dal 2022 al 2036.
- Interventi ferroviari:
 - realizzazione della linea ferroviaria Adriatica Alta Velocità e Alta Capacità, con uno stanziamento di 5 mld/€ dal 2022 al 2035;
 - rifinanziamento del Contratto di programma RFI - parte investimenti per 5,750 mld/€ dal 2024 al 2036;
 - rifinanziamento del Contratto di programma RFI - parte servizi, al fine di effettuare la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per 5,1 mld/€ dal 2022 al 2027.
- Interventi per il trasporto rapido di massa:

- estensione della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino, con uno stanziamento di 3,7 mld/€ dal 2022 al 2036;
 - assegnazione di risorse per il completamento dell'Avviso n. 2 e per l'emanazione dell'Avviso n. 3 finalizzato alla realizzazione di interventi per il trasporto rapido di massa per 1 mld/€ dal 2022 al 2032.
- Interventi stradali:
- rifinanziamento del Contratto di programma ANAS per 4,550 mld/€ dal 2023 al 2036;
 - finanziamento di interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso, di competenza di regioni, province e città metropolitane per 3,350 mld/€ dal 2022 al 2036;
 - finanziamento di interventi per la messa in sicurezza dei ponti e viadotti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza per 1,4 mld/€ dal 2024 al 2029;
 - nuove risorse per l'effettuazione di interventi per le strade delle aree interne, pari a 50 mln/€ dal 2023 al 2024.
- Interventi autostradali:
- adeguamento delle autostrade A24/A25, con l'assegnazione di risorse pari a 1 mld/€ dal 2024 al 2030.

Tutto quanto su esposto dimostra che, nelle more dell'approvazione del nuovo PGTL, le attività di pianificazione generale dei trasporti e della mobilità stanno avvenendo attraverso azioni che alimentano un processo continuo fondato su una visione complessiva a lungo termine delle strategie, fortemente incentrato su principi cardine come sostenibilità e intermodalità, con un monitoraggio costante dell'effettiva realizzazione delle azioni programmate.

La Commissione Europea ha voluto che fosse predisposto un *focus* anche sulla pianificazione regionale, in termini di: stato di preparazione dei piani regionali; metodologia con cui i piani soddisfino i criteri della condizione abilitante, compreso quello sulla multimodalità (criterio 6), che è essenziale per collegare i nodi e le infrastrutture chiave all'economia regionale; modalità di allineamento dei piani alla strategia dell'UE e nazionale, compresa la strategia per i combustibili alternativi (cfr. anche il criterio 2); modalità di coordinamento e monitoraggio chiare e concrete per migliorare e approfondire la cooperazione nazionale/regionale in materia.

Per quanto esposto precedentemente, la strategia di pianificazione a lungo termine nazionale è chiaramente definita, il che consente di definire coerentemente la pianificazione regionale, ferma restando l'autonomia costituzionalmente definita dal Titolo V. Qualche ritardo rispetto alla pianificazione regionale è stato dovuto alla necessità di tenere conto degli effetti della pandemia: infatti, l'anomalo andamento della domanda di trasporto ha reso impossibile aggiornare le simulazioni trasportistiche e gli scenari previsionali, per cui questa attività è stata rimandata al momento in cui gli andamenti dei flussi di trasporto riacquisteranno un regime di normalità.

Al fine di allineare la pianificazione nazionale e quelle regionali, **negli ultimi mesi del 2021 si sono tenuti incontri tra il Ministro e i vertici del Mims, da un lato, e i Presidenti e gli assessori delle amministrazioni regionali, dall'altro.** Negli incontri sono stati condivisi i principi strategici della pianificazione della mobilità e delle infrastrutture sostenibili, illustrando i criteri della condizione abilitante, compreso quello sulla multimodalità, ed evidenziando l'allineamento con le strategie UE. In particolare, sono state evidenziate le azioni messe in atto per la realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi e sono stati descritti, da parte delle Regioni, i piani regionali, i quali sono apparsi generalmente in piena coerenza con la strategia nazionale¹.

Successivamente, il Ministro ha inviato a tutti i Presidenti delle Regioni/Province Autonome una Nota (Allegato 14), con la quale ha manifestato la volontà del Ministero di convocare durante il mese di gennaio 2022 i referenti delle amministrazioni regionali nell'ottica di dare il maggior impulso possibile alle azioni di coordinamento delle politiche nazionali con quelle regionali in riferimento alla programmazione del sistema multimodale dei trasporti passeggeri e merci per l'orizzonte di medio-lungo periodo. Le riunioni tecniche si sono svolte come da programma e, coerentemente con questa impostazione, **i contenuti di alcuni piani regionali dei trasporti sono in via di aggiornamento o sono già stati aggiornati.**

¹ Di seguito si riporta il calendario degli incontri effettuati negli ultimi mesi del 2021:

21.09 Regione Lombardia

25.10 Regione Umbria

02.11 Regione Friuli-Venezia-Giulia e Regione Campania

05.11 Regione Liguria

09.11 Regione Piemonte e Regione Siciliana

11.11 Provincia Autonoma Trento

16.11 Regione Abruzzo

17.11 Provincia Autonoma Bolzano e Regione Veneto

18.11 Regione Lazio

23.11 Regione Toscana e Regione Basilicata

24.11 Regione Emilia-Romagna

25.11 Regione Calabria

26.11 Regione Marche

29.11 Regione Molise

30.11 Regione Valle d'Aosta e Regione Sardegna

20.12 Regione Puglia.

CRITERIO 2 – PIANO NAZIONALE INTEGRATO ENERGIA E CLIMA

La Commissione Europea ha richiesto di verificare che i piani regionali siano coerenti con gli elementi relativi ai trasporti del Piano Nazionale integrato per l'energia e il clima.

La stesura del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) è di competenza del Ministero della Transizione Ecologica (Mite), con cui il Mims collabora attivamente per la predisposizione degli elementi relativi alla mobilità sostenibile. Le strategie pianificate dal Mims nell'ambito delle aree metropolitane sono coerenti con i principali obiettivi "energia e clima" dell'UE e dell'Italia al 2030 e al 2050, esplicitati nel PNRR e nel PNIEC. In particolare, vengono perseguiti i macro-obiettivi "decarbonizzazione" e "transizione ecologica" in coerenza con le strategie della missione M2 del PNRR e con la tabella esplicativa del PNIEC "Principali misure previste per il raggiungimento degli obiettivi", alla voce "efficienza dei trasporti".

Gli Allegati infrastrutture al DEF 2021 e 2022 illustrano le strategie nazionali nel campo della mobilità sostenibile e gli investimenti pianificati che ricadono sul livello regionale, relativi essenzialmente all'acquisto di nuovo materiale rotabile su gomma a modalità di trazione sostenibile (elettrico, idrogeno e metano in fase di transizione per i servizi extraurbani), al rinnovo dei treni del TPL, alla sperimentazione di treni a idrogeno, allo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa per le aree urbane. **Lo strumento di pianificazione nell'ambito del quale i nuovi interventi di mobilità in area urbana devono trovare una giustificazione trasportistica e una coerenza strategica è rappresentato dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità nel suo complesso e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

La mobilità sostenibile nelle città si basa innanzitutto su una struttura di assi portanti di TPL, che nelle grandi aree urbane vanno realizzati tramite sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane, tranvie, ferrovie urbane), integrati fra loro e con i restanti sistemi di mobilità, collettiva o individuale, (autobus prevalentemente a trazione elettrica o comunque a ridotte emissioni di CO₂, taxi, veicoli in *sharing*, sistemi di ciclovie urbane o di micromobilità, soprattutto per l'ultimo miglio o per le brevi distanze), con **l'obiettivo di ridurre la quota di ripartizione modale destinata al trasporto privato**. Il raggiungimento dell'obiettivo di una piena integrazione tra i diversi modi può essere facilitato da servizi alla mobilità che, nella logica *Mobility as a Service* (MaaS) aiutino l'utente a utilizzare con facilità e convenienza i diversi modi.

Nell'ambito di questo quadro si conferma l'esigenza di **realizzare un'ampia riforma del TPL** che, anche sulla base di nuovi indicatori da utilizzare per premiare le imprese più innovative e capaci di aumentare i passeggeri rispettando l'ambiente, possa individuare e selezionare quelle soluzioni di trasporto che siano il più possibile intermodali e ottimizzate nei percorsi. Il Rapporto "Verso un nuovo modello di mobilità locale sostenibile", appena pubblicato dal Mims e realizzato sulla base di dati statistici raccolti da diverse fonti (tra cui, Istat, Eurostat, Eurobarometro, Isfort, Asstra,

Osservatorio sul TPL Mims, Ministero dell'Interno), descrive una situazione attuale caratterizzata da una bassa domanda di mobilità urbana sostenibile nelle grandi città italiane, in particolare Roma, Palermo e Torino. Tra gli strumenti per raggiungere gli obiettivi di mobilità sostenibile e invertire i *trend* attuali, il Rapporto distingue quelli per stimolare la domanda e quelli che mirano a rendere più efficiente e sostenibile l'offerta. I primi includono incentivi (monetari e non) per favorire il ricorso al trasporto pubblico locale o altre forme di mobilità sostenibile, nonché disincentivi (monetari e non) all'utilizzo del mezzo privato, campagne di comunicazione e altre misure che possono incidere sui comportamenti individuali, non ultima la sensibilizzazione sulle esternalità negative causate dall'uso dell'auto privata e sui benefici prodotti dalla scelta di mezzi di mobilità sostenibile, l'uso di strumenti di pianificazione che evitino picchi di congestione della viabilità. Sul lato dell'offerta di mobilità, gli strumenti comprendono maggiori finanziamenti al Trasporto Pubblico Locale (TPL), ulteriori investimenti infrastrutturali (tram, metropolitane e ferrovie urbane) per aumentare l'offerta di modalità su ferro, nodi di trasporto rafforzati per favorire l'intermodalità, ciclovie e percorsi ciclopedonali, sostituzione dei mezzi più inquinanti con quelli elettrici o a idrogeno, interventi per integrare, anche grazie a piattaforme digitali, i servizi di mobilità a livello locale, miglioramento della regolamentazione, rafforzamento del ruolo del *mobility manager*, miglioramento delle modalità di affidamento e di gestione del servizio.

Anche nel PNRR è stato dato notevole impulso ai piani di mobilità sostenibile regionali, con 9 miliardi di euro attribuiti ai trasporti locali sostenibili, più di 500 milioni agli investimenti nella filiera dell'idrogeno e 750 milioni per le colonnine di ricarica elettrica. In particolare, sono stati finanziati interventi di:

- rinnovo autobus urbani del TPL per 1,9 miliardi di risorse aggiuntive;
- rinnovo di autobus extraurbani per 600 milioni;
- rinnovo treni per il TPL per 500 milioni aggiuntivi, più ulteriori 200 milioni per il rinnovo degli Intercity al Sud;
- sviluppo di trasporto rapido di massa per 2,2 miliardi aggiuntivi;
- sviluppo delle ciclovie turistiche per 400 milioni aggiuntivi.

CRITERIO 3 – RETE TEN-T

La Commissione ha richiesto di indicare chiaramente il completamento stimato dei parametri chiave di prestazione della rete TEN-T definita dal regolamento MCE, entro il 2030.

In relazione al completamento stimato dei parametri chiave di prestazione della rete TEN-T entro il 2030, ai sensi del Regolamento 1315/2013 che definisce i requisiti dei 4 Corridoi di interesse italiano (*Fonte: Corridor Fora Novembre 2021*), **l'adeguamento a modulo allo standard del peso assiale non presenta particolare problematicità, mentre più impegnativo appare l'adeguamento al modulo europeo.** In entrambi i casi, le tratte che saranno adeguate per ultime sono quelle meridionali del Corridoio Scandivano-Mediterraneo, previste comunque entro il 2030.

Si segnalano limitati scostamenti rispetto ai target 2030, per motivi legati all'orografia del territorio, con riferimento: alla velocità di linea sul tratta di confine "Trieste-Divaca"; alla lunghezza treno, peso assiale e velocità della linea ad alcune tratte della sezione "La Spezia-Genova-Ventimiglia"; alla sola lunghezza treno, per condizioni legate ad analisi socio-economiche e di fattibilità tecnica in considerazione del collegamento mobile esistente, sulla sezione "Messina-Catania/Augusta-Palermo".

Va poi segnalato che, in occasione della proposta di revisione del Regolamento 1315/2013, pubblicata dalla Commissione europea in data 14 dicembre 2021, sono state apportate modifiche legate al criterio di specializzazione di linea proprio al fine di garantire il rispetto dei requisiti attesi al 2030 (ad esempio, per le tratte merci "Roma-Firenze" e "Roma-Napoli"). In effetti, i requisiti che potranno le maggiori sfide future sono quelli, particolarmente ambiziosi, indicati in tale proposta relativi alla sagoma per le merci (P400) e alla velocità minima per le tratte passeggeri (160km/h), che richiederanno opportune analisi e valutazioni.

Corridoio Reno-Alpi**Key Performance Indicators****RAIL 2020**

- Analysis of updated TENtec data shows minimal adjustments in overall compliance (+/- 1%)

| TENtec Technical Parameters | | All entries: Share of all sections fulfilling the respective standard | | | | | | |
|---------------------------------------|-------------|--|------|-------|------|------|--------------|-------------|
| | | NL | BE | DE | CH | IT | Total | |
| Length of all sections | km | 466 | 517 | 1,442 | 518 | 488 | 3,431 | |
| Electrification Requirement | Electrified | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |
| Track gauge | 1,435mm | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |
| Line speed (core freight lines) | ≥100km/h | 96% | 86% | 100% | 93% | 87% | 94% | - 1% |
| Axle Load (core freight lines) | 22.5t | 82% | 100% | 100% | 100% | 100% | 98% | + 1% |
| Train length* (core freight lines) | min. 740m | 100% | 100% | 100% | 100% | 0% | 86% | - 1% |

*) Agreement between MS: Operation of 740m long trains is theoretically possible in the Netherlands, Belgium and Germany

Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

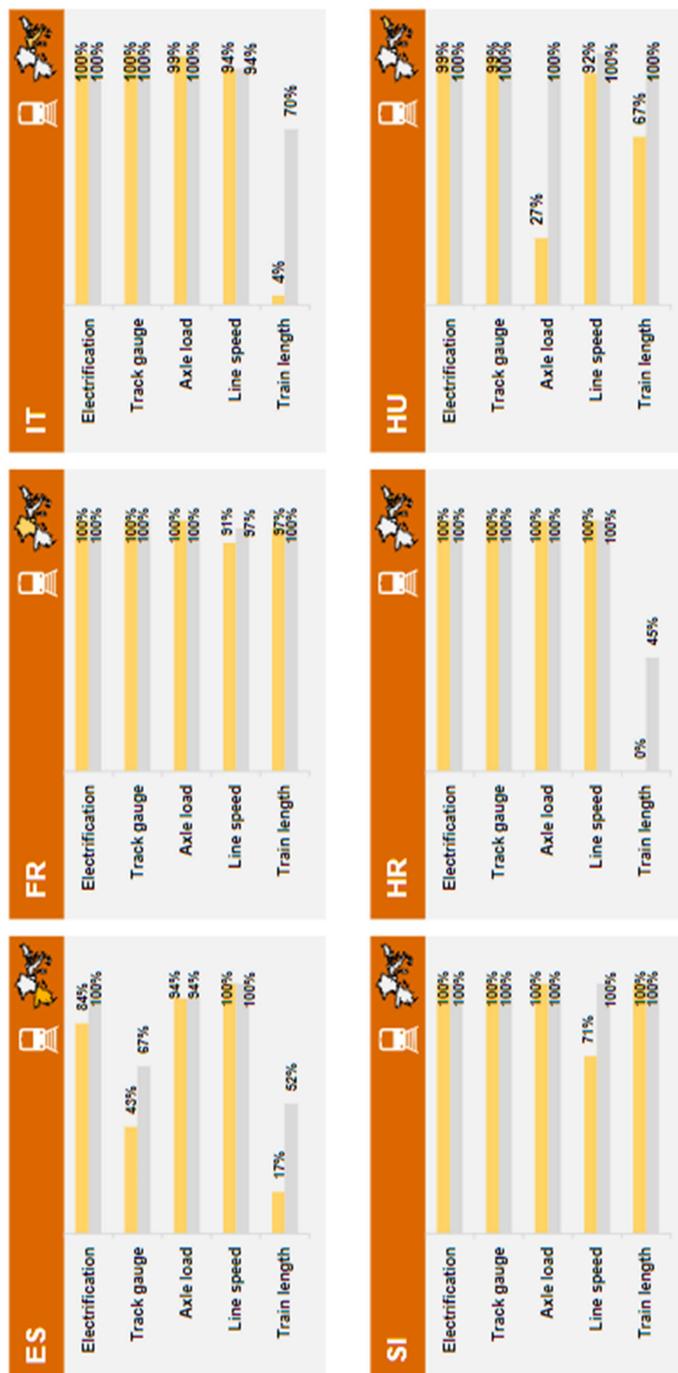
Projects and Evolution of KPI 2014-2021, 2030 – Rail

| Rail Parameter | P | O | K | Publicly available source | Baseline value 2014 | Status 2016 | Status 2017 | Status 2018 | Status 2020 ⁷⁾ | Status 06/2021 ⁶⁾ | Target 2030 |
|-------------------------------|--|---|-----------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|------------------------------|-------------|
| ERTMS deployment | x | x | x | 3) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 100% |
| Track gauge (1,435 mm) | x | x | x | 3) | 100% (95% ¹⁾) | 100% (95% ¹⁾) | 100% (96% ²⁾) | 100% (96% ²⁾) | 100% (95% ¹⁾) | 100% (95% ¹⁾) | 100% |
| Intermodal gauge (P/C 70/400) | | | x ²⁾ | 3) | --- | --- | --- | --- | 71% | 69% | n.a. |
| Electrification | x | x | x | 3) | 96% | 96% | 96% | 96% | 93% | 93% | 100% |
| Line speed (≥100km/h) | x | x | x | 3) | 93% | 93% | 93% | 92% ⁴⁾ | 92% | 92% | 100% |
| Axle load(≥22.5t) | x | x | x | 3) | 94% | 94% | 94% | 92% ⁴⁾ | 92% | 92% | 100% |
| Train length (≥740m) | x | x | x | 3) | 63% ⁵⁾ | 49% ⁵⁾ | 49% ⁵⁾ | 49% ⁵⁾ | 46% | 48% | 100% |
| 1) | ,Isolated' rail network with gauge 1,524 mm exempted from requirement | | | | | | | | | | |
| 2) | No KPI in the sense of Regulation (EU) 2013/1315 | | | | | | | | | | |
| 3) | Network Statements of respective Infrastructure Managers, TENtec (since 2020) | | | | | | | | | | |
| 4) | Updated infrastructure data, no infrastructure change | | | | | | | | | | |
| 5) | Adjusted due to change in Networks Statements/interpretation, no infrastructure change | | | | | | | | | | |
| 6) | Includes CEF-II corridor extensions, calculation based on TENtec sections and lengths | | | | | | | | | | |

P: Priority according to TEN-T Regulation; O: Objective according to 1st Work Plan Scan-Med; K: KPI agreed across CNC

Corridoio Mediterraneo

**Further elaborating the Corridor Knowledge base
Compliance with the technical infrastructure parameters of
the TEN-T guidelines by 2030 (3/4)**



CRITERIO 5 - ERTMS

In relazione alla strategia nazionale dell'ERTMS, la Commissione Europea ha richiesto di specificare come vengono rispettati gli obblighi di implementazione.

RFI invia periodicamente al Mims i piani e i programmi di rimodulazione del Piano ERTMS (Allegato 15, invio del piano di rimodulazione), tenendo conto che, **tra gli interventi inclusi nel PNRR è prevista la realizzazione di un primo stralcio del Piano ERTMS/ACC per circa 3.400 km di rete da attrezzare entro il 2026, con un finanziamento pari a 2.970 milioni di euro.** La rimodulazione avvenuta a seguito dell'inclusione del Piano ERTMS nel PNRR, già condivisa con le imprese ferroviarie nell'ottica di verificare l'assenza di specifiche problematiche, ha considerato l'opportunità di massimizzare la sinergia con gli altri investimenti previsti dal PNRR e con le necessità di sostituzione di impianti obsoleti, garantendo comunque il pieno rispetto degli obblighi comunitari e delle esigenze manifestate dalle imprese ferroviarie, nonché la funzionalità dei progetti.

Il Piano comprende, oltre alla pianificazione futura delle linee della rete da attrezzare con ERTMS, anche il dettaglio sulle linee ERTMS già in esercizio e le informazioni sullo stato di avanzamento dei progetti attualmente in fase realizzativa. Si prevede, dunque, che **entro luglio 2022 sarà aggiornato l'elenco delle linee comunicate da realizzare nell'ambito del PNRR e il Piano Nazionale ERTMS (NIP) di luglio 2017, con la conseguente notifica alla Commissione, come previsto dalla normativa europea (STI CCS Reg. UE 2016/919 al punto 7.4.4).**

Il 3 agosto 2021 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento, tramite un Accordo Quadro multi-tecnologico, della progettazione esecutiva e della realizzazione del sistema ERTMS per i primi 700 km di linee del Piano ERTMS compreso nel PNRR (Avviso nel sito web TED: <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:395116-2021:TEXT:IT:HTML>); RFI ha disposto, con notifica di aggiudicazione definitiva del 3 novembre 2021, l'affidamento dell'appalto in oggetto ad un raggruppamento temporaneo di imprese composto da HITACHI Rail STS S.p.A. (capogruppo mandataria), Alstom Ferroviaria S.p.A. e Ceit S.p.A. (mandanti). Il contratto d'appalto è stato concluso in data 4 febbraio 2022. L'avviso di aggiudicazione è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 19 del 14.02.2022 e nella G.U.U.E. S30 del 11.02.2022.

Il 24 dicembre 2021 è stato pubblicato un altro bando di gara del valore di 2,7 miliardi di euro per la progettazione e la realizzazione di ulteriori circa 4200 km di linee su tutto il territorio nazionale, in linea con gli impegni del PNRR (Avviso di sito web TED: <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:664583-2021:TEX:IT:HTML>); i concorrenti hanno presentato le offerte entro il termine del 19 aprile 2022 e l'aggiudicazione dell'appalto è prevista entro luglio 2022.

Per quanto riguarda l'upgrade dei Sottosistemi di Bordo, che come noto è essenziale per consentire l'implementazione dell'ERTMS e la contestuale dismissione del sistema nazionale di classe B, **a novembre 2021 è stata avviata l'attività negoziale per l'affidamento dello sviluppo delle Applicazioni Generiche e Prime Specifiche fino al conseguimento dell'Autorizzazione all'Utilizzo da parte dell'ANSFISA, per i circa 120 Tipi di Veicolo circolanti sulla IFN.**

Infine, Trenitalia e le altre imprese ferroviarie hanno ottenuto i seguenti **finanziamenti per installare a bordo delle flotte la tecnologia di interfaccia con l'ERTMS**:

- un contributo a fondo perduto di oltre 6 milioni (la BEI ha finanziato con circa 4 milioni di euro l'attrezzaggio di 76 treni ibridi regionali, mentre Cassa depositi e prestiti ha finanziato con 2,2 milioni l'aggiornamento tecnologico dei 12 convogli Alta Velocità destinati a traffici transfrontalieri e internazionali);
- un fondo di 60 milioni all'anno per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026 istituito nello stato di previsione del Mims ai sensi del comma 1 dell'articolo 3 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, con le specificazioni previste dall'articolo 1, comma 811 della legge n. 234/2021 (legge di Bilancio per il 2022).

CRITERIO 7 – INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

Per i progetti incentrati sulle reti stradali locali e regionali, la Commissione europea ha richiesto che la necessità di una copertura dell'infrastruttura per i combustibili alternativi in una prospettiva regionale sia valutata al momento della preparazione di ciascun progetto e che l'infrastruttura pertinente sia utilizzata come parte del progetto, se necessario.

Come già chiarito nell'ambito delle considerazioni relative ai criteri 1, 4 e 6, sono state definite e condivise tra Mims e Regioni le azioni messe in atto e da sviluppare ulteriormente per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, anche grazie alle ingenti risorse stanziare per il conseguimento degli obiettivi e dei target correlati al pacchetto di misure "Fit for 55". In particolare, e in aggiunta a quanto già destinato alle Regioni negli scorsi anni e per mezzo del PNRR, la legge di Bilancio per il 2022 ha previsto l'istituzione del "Fondo per la strategia di mobilità sostenibile per la lotta al cambiamento climatico e la riduzione delle emissioni" (autobus, ciclovie, trasporto merci intermodale, rinnovo mezzi autotrasporto), con una dotazione di 2 mld/€ per gli anni 2023-2034. Tali risorse permetteranno di proseguire e consolidare gli investimenti già avviati nell'ambito del PNRR e del PNC che vedono uno sviluppo delle alimentazioni alternative nelle diverse modalità di trasporto, con obiettivi predefiniti, ma calibrati anche sul grado di maturità tecnico-economico raggiunto dalle diverse tipologie di alimentazione alternativa nei diversi settori.

Per quanto riguarda le colonnine elettriche destinate al trasporto su gomma, con un investimento inserito in PNRR e avente come amministrazione titolare il Ministero della transizione ecologica (Mite), si mira a sviluppare entro il 2026 un'adeguata rete infrastrutturale di ricarica elettrica pubblica, che preveda uno sviluppo di 7.500 punti di ricarica nelle superstrade e di circa 13.750 punti di ricarica in centri urbani.

Inoltre, l'ambito del trasporto stradale è interessato dalla sperimentazione dell'uso dell'idrogeno. Analogo progetto è previsto per l'ambito ferroviario, con sviluppi che mireranno anche a un'integrazione tra i due ambiti di trasporto. Il progetto 3.3 della componente M2C2 del PNRR "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale" mira a realizzare circa 40 stazioni di rifornimento, dando priorità alle aree strategiche per i trasporti stradali pesanti quali le zone prossime a terminal interni e le rotte più densamente attraversate da camion a lungo raggio (es. Corridoio *Green and Digital* del Brennero, progetto *cross-border*, corridoio Ovest-Est da Torino a Trieste).

CRITERIO 8 – PIANO NAZIONALE PER LA SICUREZZA STRADALE 2030

Il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030 consiste di due documenti: “Le Linee Guida Generali e le Linee Guida di Attuazione” e il “Piano Nazionale Sicurezza stradale 2030”. Il primo documento è stato inviato alle Commissioni competenti di Camera e Senato per il previsto parere. La Commissione del Senato ha dato parere favorevole (Allegato 16), con osservazioni, il 30 novembre 2021, mentre quella della Camera (Allegato 17) ha espresso il proprio parere il 10 dicembre 2021. **È stato approvato il decreto interministeriale di approvazione delle Linee Guida (Allegato 18).**

Le osservazioni formulate, che riguardano alcuni aspetti specifici delle strategie proposte nelle Linee Guida, sono state recepite nel **Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030 (Allegato 19)**, che ha ricevuto l’approvazione della Conferenza Unificata e quella del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS - 14 aprile 2022).

CRITERIO 9 – RISORSE FINANZIARIE PER GLI INVESTIMENTI STRADALI

La Commissione Europea ha chiesto di dettagliare la situazione specifica dell'ANAS e il suo ruolo tra interventi di nuova infrastrutturazione e manutenzione ordinaria dell'esistente.

Il 27 luglio 2021 il CIPESS ha approvato lo schema di aggiornamento 2020 del Contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ANAS, stipulato definitivamente a novembre 2021, che rappresenta l'allocazione delle risorse disponibili a legislazione vigente, non determinando modifica delle pattuizioni convenzionali preesistenti (Contratto di programma 2016 - 2020) e, pertanto, non rendendo necessario modificarne l'articolato (Allegato 20). Le risorse allocate con tale aggiornamento ammontano a complessivi € 2.270.710.000, assegnati al Fondo unico ANAS, rispettivamente, per € 1.017.710.000 dalla Legge 160/2019 (Legge di Bilancio 2020) e per € 1.253.000.000 dalla Legge 178/2020 (Legge di Bilancio 2021). La quota più consistente, pari al 48,3% del totale delle nuove risorse allocate, è stata destinata alla manutenzione programmata. Un'ulteriore quota, pari 107,6 milioni di euro, è stata assegnata agli interventi di messa in sicurezza delle strade dei territori del Centro Italia danneggiati dagli eventi sismici del 2016 e dagli eventi meteorologici del 2017.

Ai fini di una più puntuale definizione degli impegni già definiti nel Contratto di programma 2016-2020, il 25 marzo 2021 è stata sottoscritta una convenzione regolante i rapporti tra l'Amministrazione e l'ANAS per l'attuazione di un "Programma di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie, nonché di cavalcavia e sottopassi" (Allegato 21). In tale ambito sono stati definiti per il triennio 2021-2023:

- un programma di interventi,
- le modalità di monitoraggio strutturale (statico e dinamico) di ponti, viadotti e gallerie;
- l'implementazione di modalità atte a garantire la conoscenza dello stato di consistenza delle opere e delle loro parti al trascorrere del tempo, la raccolta e l'aggiornamento della documentazione grafica necessaria alla conoscenza del bene e del relativo stato di conservazione attraverso la redazione di un fascicolo dell'opera per ogni ponte, viadotto e galleria avvalendosi di metodi e strumenti elettronici di modellazione per le infrastrutture (modello BIM), capaci di costruire un gemello digitale del costruito (*Digital Twin*) da impiegare anche ai fini di una manutenzione predittiva.

Per il monitoraggio dinamico e il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel delle strade statali e delle autostrade con l'obiettivo di aumentarne la sicurezza, è stato emanato il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 12 aprile 2022, n. 93 con il quale vengono assegnate risorse pari a 450 milioni di euro del PNC all'ANAS e ai concessionari autostradali e stabilisce le procedure per l'attuazione degli interventi (Allegato 22). La cifra è articolata in annualità, dal 2021 al 2026, e sarà trasferita ai soggetti attuatori dopo l'approvazione del piano degli interventi.

Entro il 30 giugno 2022, saranno approvati i programmi di monitoraggio dei ponti e viadotti, insistenti sulla rete SNIT di I livello ed in gestione ad ANAS ed ai concessionari autostradali.

Con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con la legge 9 novembre 2021, n. 156 (Allegato 23), **sono state introdotte importanti novità di riordino dell'ANAS Spa**, in particolare:

- le funzioni e le attività attribuite dalla normativa vigente alla società ANAS Spa, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, sono trasferite ad una società di nuova istituzione interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- ANAS Spa dovrà adottare sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati; Tali attività saranno svolte attraverso il contratto di programma sottoscritto tra ANAS Spa e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- viene definitivamente sterilizzato il meccanismo di finanziamento a corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere da parte della società, introdotto con l'articolo 1, comma 870, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, ritornando ad una modalità di finanziamento a contributo sulla base dell'individuazione delle opere da realizzare e i servizi da rendere».

A fronte di tali chiarimenti normativi, si sono potute avviare le interlocuzioni con le Regioni al fine di predisporre il nuovo Piano pluriennale degli investimenti ANAS per il periodo 2022-2026 (rifi naziamento del Contratto di programma ANAS per 4,550 mld/€ dal 2023 al 2036), nell'ambito della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale 2022-2024). A tal fine si sta:

- redigendo una **ricognizione degli interventi** - e delle relative esigenze finanziarie - non ancora conclusi della passata programmazione e di quelli per i quali il Governo ha nominato un Commissario straordinario;
- predisponendo un **elenco ragionato e condiviso dei vari interventi richiesti dalle Regioni**;
- aggiornando la **metodologia multicriteria da adottare al fine di determinare un ranking delle opere** che, in base alle risorse disponibili, potranno essere realizzate in via prioritaria sulla base criteri di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, nonché, sulla riduzione e mitigazione degli impatti.

Si procederà, quindi, a organizzare una serie di incontri con i responsabili politici e tecnici delle Regioni per un confronto sulle proposte trasmesse volto a contemperare al meglio le necessità rappresentate da tutti i territori all'interno di un quadro unitario di gestione della rete stradale nazionale. Una volta predisposta e condivisa la documentazione relativa al nuovo Contratto di programma, la stessa sarà sottoposta agli organi competenti secondo una procedura che vede l'intesa con il Ministero della economia e delle finanze, la valutazione del NARS, l'approvazione dello schema di contratto da parte del CIPESS e il controllo di legittimità della Corte dei Conti, ai fini della definitiva approvazione entro luglio 2022.

Infine, la Commissione Europea ha richiesto di fornire informazioni sulle molte strade che collegano le aree interne e che non sono gestite da ANAS ma, principalmente, dalle province e dalle città metropolitane.

La rete secondaria, in massima parte gestita dalle Province, e in alcuni casi dalle Regioni, è oggetto di un ampio spettro di azioni centrato su riforme e investimenti da parte del Mims.

A - Riclassificazione delle strade

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 20 febbraio 2018, riguardante la “Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria” e con successivo Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 novembre 2019, riguardante la “Revisione delle reti stradali relative alle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto” si è provveduto alla riclassificazione ai fini del successivo trasferimento nella gestione di ANAS di tratti di strade delle Regioni a statuto ordinario, la maggior parte delle quali, amministrata dalle Province.

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva dello stato dell’arte:

| Revisione rete stradale d.p.c.m. 20 febbraio 2018 e 21 novembre 2019 (n. 2) | | | | |
|---|----------------------------------|----------------------------------|--------------------|------------------------|
| REGIONE | STRADE RICLASSIFICATE [km] | STRADE DECLASSIFICATE [km] | Differenza [km] | Verbale di consegna |
| Piemonte | 1.000,613 | 8,900 | 991,713 | 10.05.2021 |
| Lombardia | 1.075,606 | 0,000 | 1.075,606 | 28.04.2021 |
| Liguria | 283,353 | 4,400 | 278,953 | 31.07.2018 |
| Veneto | 725,278 | 50,900 | 674,378 | non consegnate |
| Emilia Romagna | 872,755 | 49,002 | 823,753 | 7.04.2021 |
| Toscana | 616,214 | 4,468 | 611,746 | 15.11.2018 |
| Marche | 541,433 | 28,321 | 513,112 | 24.10.2018 |
| Umbria | 247,364 | 47,202 | 200,162 | 20.09.2018 |
| Lazio | 679,236 | 16,465 | 662,771 | 11.01.2019 |
| Abruzzo | 513,498 | 26,630 | 486,868 | 30.08.2018 |
| Molise | 149,441 | 47,805 | 101,636 | 21.09.2018 |
| Campania | 227,458 | 179,027 | 48,431 | 26.11.2018 |
| Basilicata | 87,044 | 83,418 | 3,626 | 29.10.2018 |
| Puglia | 13,550 | 36,045 | -22,495 | 15.11.2018 |
| Calabria | 282,260 | 118,643 | 163,617 | 17.11.2018 |
| TOTALE | 7.315,103 | 701,226 | 6.613,877 | |

Nel corso del 2021 sono state avviate ulteriori interlocuzioni con le Regioni al fine di individuare eventuali criticità, non ancora risolte con i richiamati DPCM o adattamenti di dettaglio che si sono evidenziati con l’attuazione degli stessi. Tale attività, che è in via di conclusione, produrrà un ulteriore DPCM in accoglimento delle ulteriori richieste avanzate dalle Regioni e dall’ANAS.

B - Le riforme del PNRR

La prima riforma riguarda la **gestione degli attraversamenti stradali con la rete viaria principale**. Con il Decreto Ministeriale del 30/11/2021, n. 485, sono stati nominalmente individuate oltre 15.000 opere d'arte che passano dalla gestione degli enti territoriali a quella di e dei concessionari stradali, e questo al fine di risolvere i problemi di definizione delle competenze dell'ANAS e rafforzare il ruolo strategico della rete viaria in gestione da parte dell'ANAS e dei concessionari autostradali.

Inoltre, con Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 3/12/2021, n. 493, **le Linee Guida per il monitoraggio di ponti e viadotti esistenti, già obbligatorie per i gestori della rete nazionale, sono state estese all'intera rete viaria**. Si tratta di un rilevante strumento al servizio di Regioni ed Enti controllati, Province e Comuni. In tal senso, gli enti territoriali dispongono ora degli adeguati strumenti normativi per meglio operare per il miglioramento del proprio patrimonio stradale.

C - Le risorse per la rete viaria secondaria

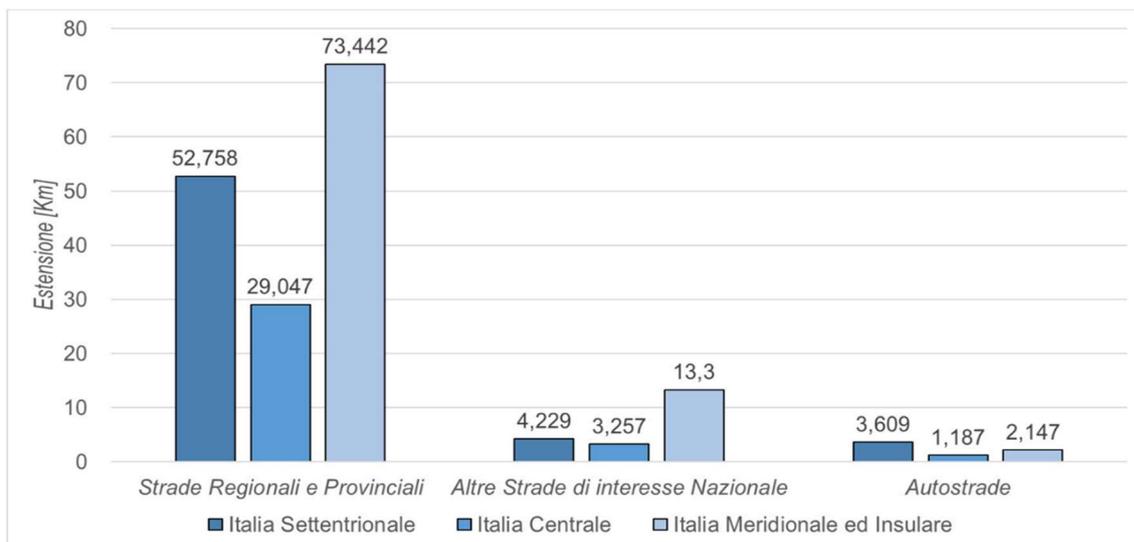
Il Ministero per le infrastrutture e la mobilità sostenibili ha ripartito sino ad oggi oltre 4 miliardi di euro per il periodo 2018-2024 per finanziare programmi di aumento della resilienza della rete viaria secondaria, dei quali oltre tre miliardi per operazioni di aumento della resilienza tramite manutenzione straordinaria per la rete stradale gestita dalle Province e circa un miliardo specificatamente per ponti e viadotti a servizio della rete stradale provinciale. La tabella seguente riporta gli estremi dei decreti di ripartizione, la destinazione, il periodo di programmazione e gli importi (in mln €).

| <i>Risorse ripartite - programmi approvati</i> | | | |
|--|---|----------------------------------|----------------------|
| <i>Decreto</i> | <i>Destinazione</i> | <i>Periodo di programmazione</i> | <i>Importo mln €</i> |
| 49/18 | Manutenzione straordinaria rete viaria secondaria gestita da province e città metropolitane | 2018 - 2023 | 1 620,00 |
| 123/20 | | 2020 - 2024 | 995,00 |
| 224/20 | | 2019 - 2033 | 459,16 |
| 225/21 | Ponti e viadotti | 2021 - 2023 | 1 050,00 |
| TOTALE | | | 4 124,16 |

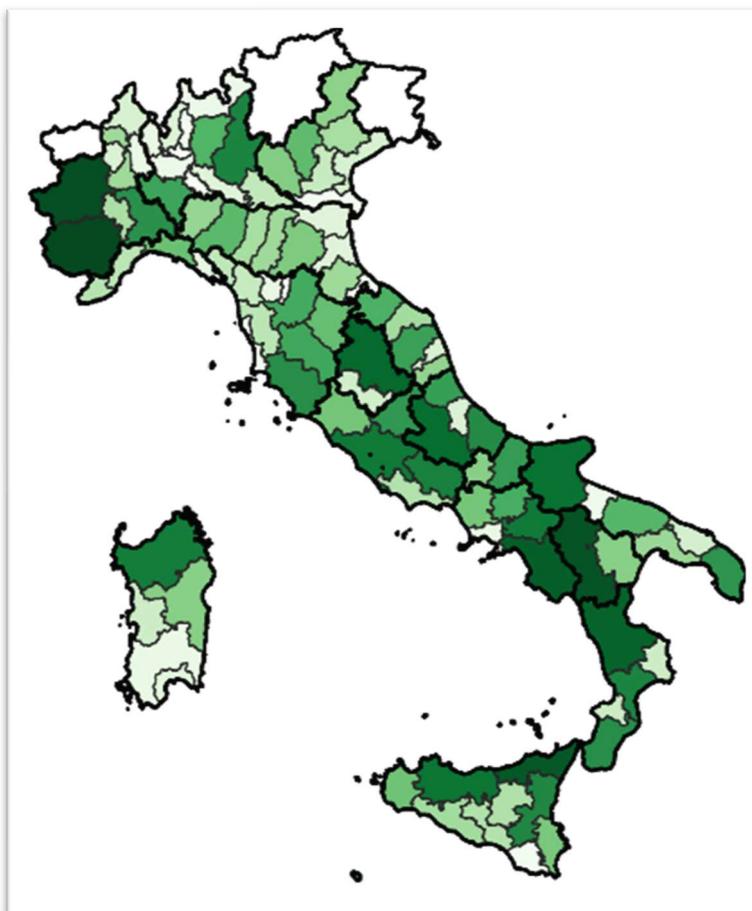
I criteri di ripartizione adottati e concertati con le autonomie locali attengono, oltre alla consistenza della rete gestita da ciascun Ente, anche:

- al traffico circolante, dettagliato in veicoli leggeri e per trasporto delle merci;
- all'incidentalità, dettagliata per numero di incidenti e gravità degli stessi;
- all'esposizione ad eventi naturali estremi, anche collegati ai cambiamenti climatici in atto, e in particolare ad eventi sismici e fenomeni di dissesto idrogeologico quali alluvioni e frane.

Estensione della rete stradale per soggetto gestore e area territoriale



Consistenza della rete viaria in gestione a Province e Città Metropolitane (scala cromatica in funzione della consistenza viaria in gestione)



Nell'ottica di dare continuità al piano di azioni avviato, la Legge 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio per l'anno 2022) rifinanzia le iniziative descritte a favore della corretta gestione della rete viaria secondaria per 4,8 miliardi. Tali fondi sono aggiuntivi alla parte già finanziata dalla Legge di Bilancio 2020, ma non ancora ripartita, pari a 2,750 miliardi (periodo di programmazione 2025-2034).

Risorse su strade provinciali - in verde, ripartite; in giallo, da ripartire

| STRADE PROVINCIALI | FONTE | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|--------------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 49/2018 | | 120,00 | 300,00 | 300,00 | 300,00 | 300,00 | 300,00 | | | |
| 123/2020 | | | | 60,00 | 110,00 | 275,00 | 275,00 | 275,00 | 275,00 | 275,00 | 275,00 |
| 442/2020 | | | 16,10 | 18,10 | 22,00 | 31,00 | 31,20 | 30,50 | 30,95 | 29,45 | 32,40 |
| TOTALE | | 120,00 | 316,10 | 378,10 | 432,00 | 606,00 | 606,20 | 305,50 | 305,95 | 304,45 | 307,40 |

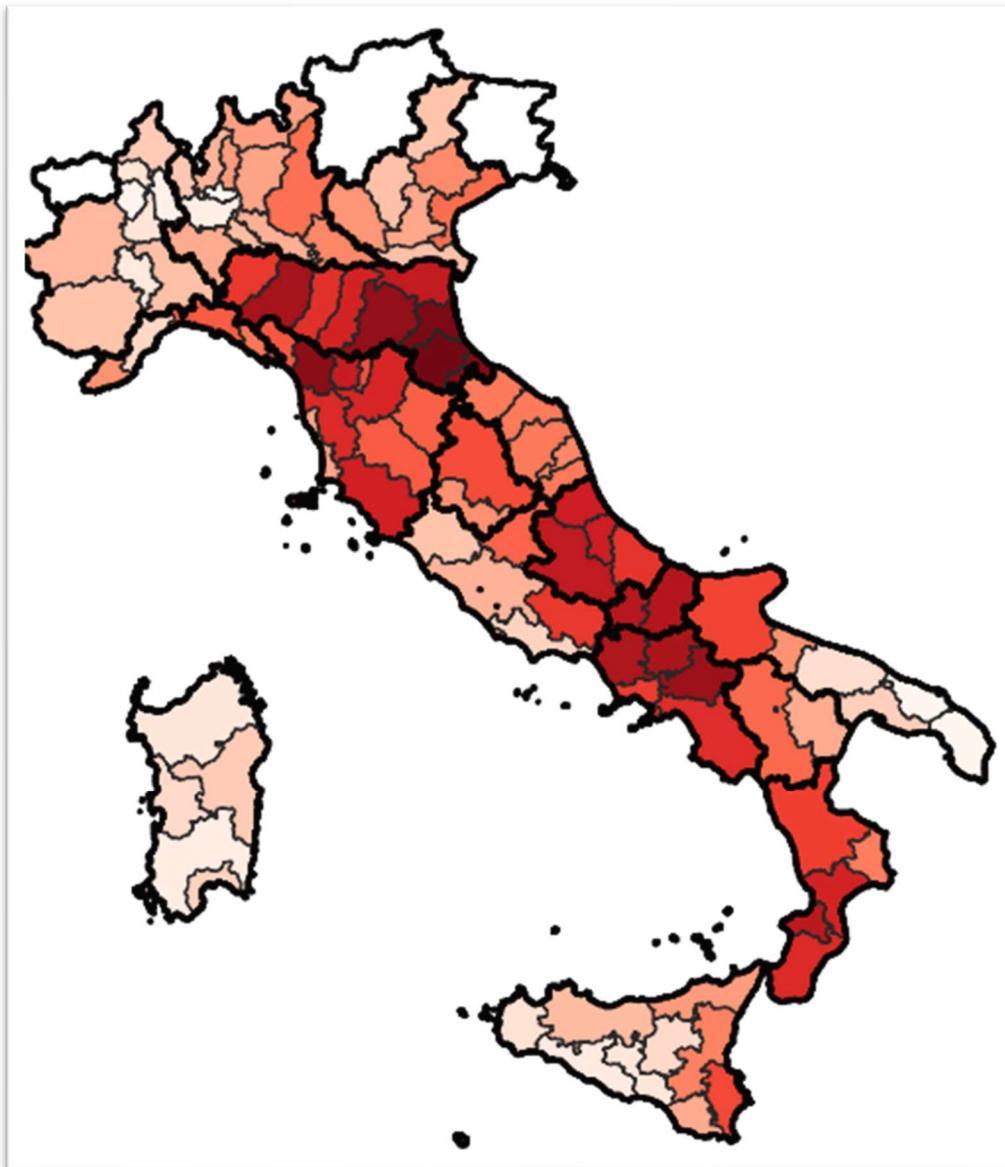
| STRADE PROVINCIALI | FONTE | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | TOTALE |
|--------------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------|------|----------|
| | 49/2018 | | | | | | | | | | |
| 123/2020 | | 275,00 | 275,00 | 275,00 | 275,00 | 275,00 | 275,00 | 275,00 | | | 3 745,00 |
| 442/2020 | | 33,21 | 36,45 | 37,45 | 37,55 | 37,55 | 35,25 | | | | 459,16 |
| TOTALE | | 308,21 | 311,45 | 312,45 | 312,55 | 312,55 | 310,25 | 275,00 | - | - | 5 824,16 |

Tale linea di finanziamento, per complessivi 3,745 miliardi, ricalca e potenzia quanto già avviato con i precedenti decreti di ripartizione ed è dedicata alla rete viaria in gestione di Province e Città metropolitane.

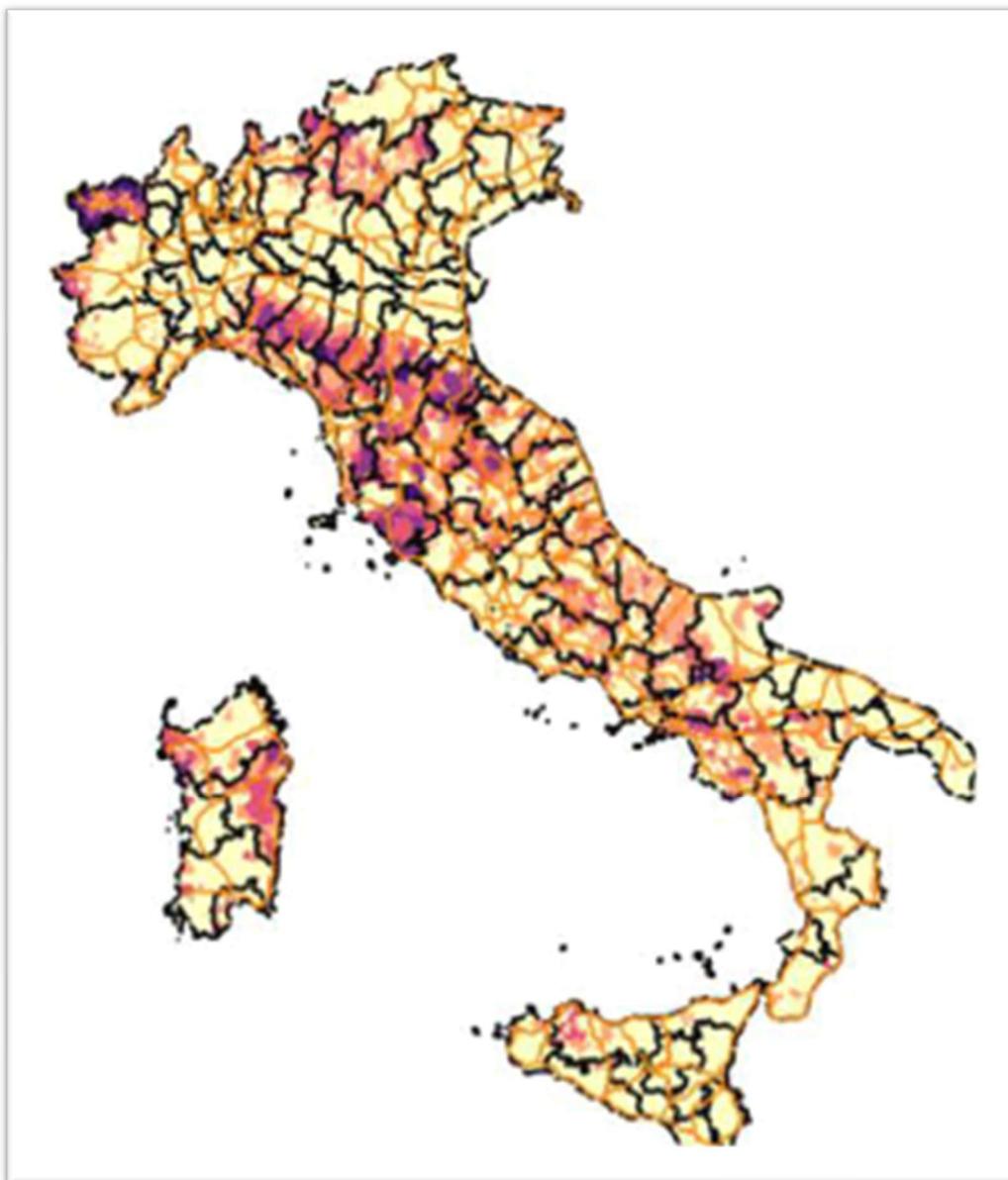
Risorse aggiuntive per strade provinciali e regionali da ripartire nell'anno in corso

| STRADE REGIONALI E PROVINCIALI | FONTE | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|--------------------------------|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|
| | Legge di Bilancio 2022 | | | | | | 100,00 | 150,00 | 200,00 | 200,00 | 300,00 |
| | | | | | | | | | | | |
| | | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | TOTALE |
| | | 300,00 | 300,00 | 300,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 3 350,00 |

Vulnerabilità di base ad azioni sismiche (scala cromatica in funzione dell'accelerazione di picco al suolo - ntc 2018)



Vulnerabilità idrogeologica e rischio frane (scala cromatica in funzione dei fenomeni di dissesto censiti dall'Ispra)



Questa seconda linea di finanziamento, per complessivi 3,350 miliardi di euro, interessa non solo le strade in gestione di Province e Città metropolitane, ma anche quelle in gestione diretta delle Regioni, la cui consistenza aggiornata è riportata nella tabella a fianco. Inoltre, questo fondo permette agli enti territoriali non solo di effettuare operazioni di manutenzione straordinaria, ma anche, nel limite delle risorse attribuite e secondo il principio di non arrecare danno significativo all'ambiente, di procedere alla progettazione e realizzazione di varianti di percorso alla viabilità esistente, al fine di poter procedere ad adeguamenti funzionali per l'aumento della resilienza ai cambiamenti climatici.

| Regione | SR |
|------------------|--------------|
| Valle d'Aosta | 495 |
| Veneto | 1 100 |
| Friuli V. Giulia | 3 320 |
| Toscana | 845 |
| Umbria | 780 |
| Marche | 320 |
| Lazio | 1 435 |
| Campania | 1 020 |
| Sicilia | 480 |
| TOTALI | 9 795 |

Risorse per ponti e viadotti rete secondaria (cifre in verde, ripartite; in giallo, da ripartire)

| PONTI E VIADOTTI | FONTE | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | TOTALE |
|------------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|
| | 225/2021 | | 350,00 | 450,00 | 350,00 | | | | | | |
| Legge di Bilancio 2022 | | | | | 100,00 | 100,00 | 300,00 | 300,00 | 300,00 | 300,00 | 1 400,00 |
| TOTALE | | 350,00 | 450,00 | 350,00 | 100,00 | 100,00 | 300,00 | 300,00 | 300,00 | 300,00 | 2 550,00 |

Questa terza linea di finanziamento ricalca e potenzia quanto già avviato con i precedenti decreti di ripartizione, ed è dedicata alla messa in sicurezza di ponti e viadotti in gestione a province e città metropolitane, aggiungendo ulteriori 1,4 miliardi e proseguendo l'azione iniziata con il decreto di ripartizione 225/2021. La tabella seguente riepiloga le risorse di prossima ripartizione per le strade in gestione delle Regioni e delle Province e delle Città metropolitane, per un importo complessivo pari a 7,5 miliardi di euro.

Risorse di prossima ripartizione strade provinciali e regionali

| Legge | DM di ripartizione | Destinazione | Periodo di programmazione | Importo |
|---------------|--------------------|----------------------------------|---------------------------|-----------------|
| 160/2020 | 101/2022 | Strade provinciali | 2025 - 2029 | 1 375,00 |
| 234/2021 | 141/2022 | Strade regionali e provinciali | 2022 - 2029 | 1 700,00 |
| | 125/2022 | Ponti e Viadotti province e c.m. | 2024 - 2029 | 1 400,00 |
| TOTALE | | | | 4 475,00 |

La tabella precedente riporta la quota parte di finanziamenti prima richiamati e ripartiti, con i decreti interministeriali riportati, fino all'anno 2029. Ai citati criteri di assegnazione già concordati con i soggetti attuatori nei decreti di ripartizione si aggiunge il rispetto dei criteri ambientali per la selezione, la progettazione e la gestione degli interventi, in coerenza con il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo.

D - Le strade per le Aree Interne

Per quanto attiene il finanziamento per le Aree Interne, con il Decreto Interministeriale n.294/2021 sono stati ripartiti 300 milioni specificatamente per le strade a servizio delle aree individuate dalla Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI). In tale ripartizione è stata introdotta una valutazione che tiene in conto, oltre ai parametri prima citati, della distanza tra l'area stessa e il centro di riferimento, nonché un indice di dipendenza dell'area legato alle classi di età della popolazione residente (indice di dipendenza, dato dal rapporto tra popolazione di età minore di 16 e oltre 65 anni rispetto al totale della popolazione).

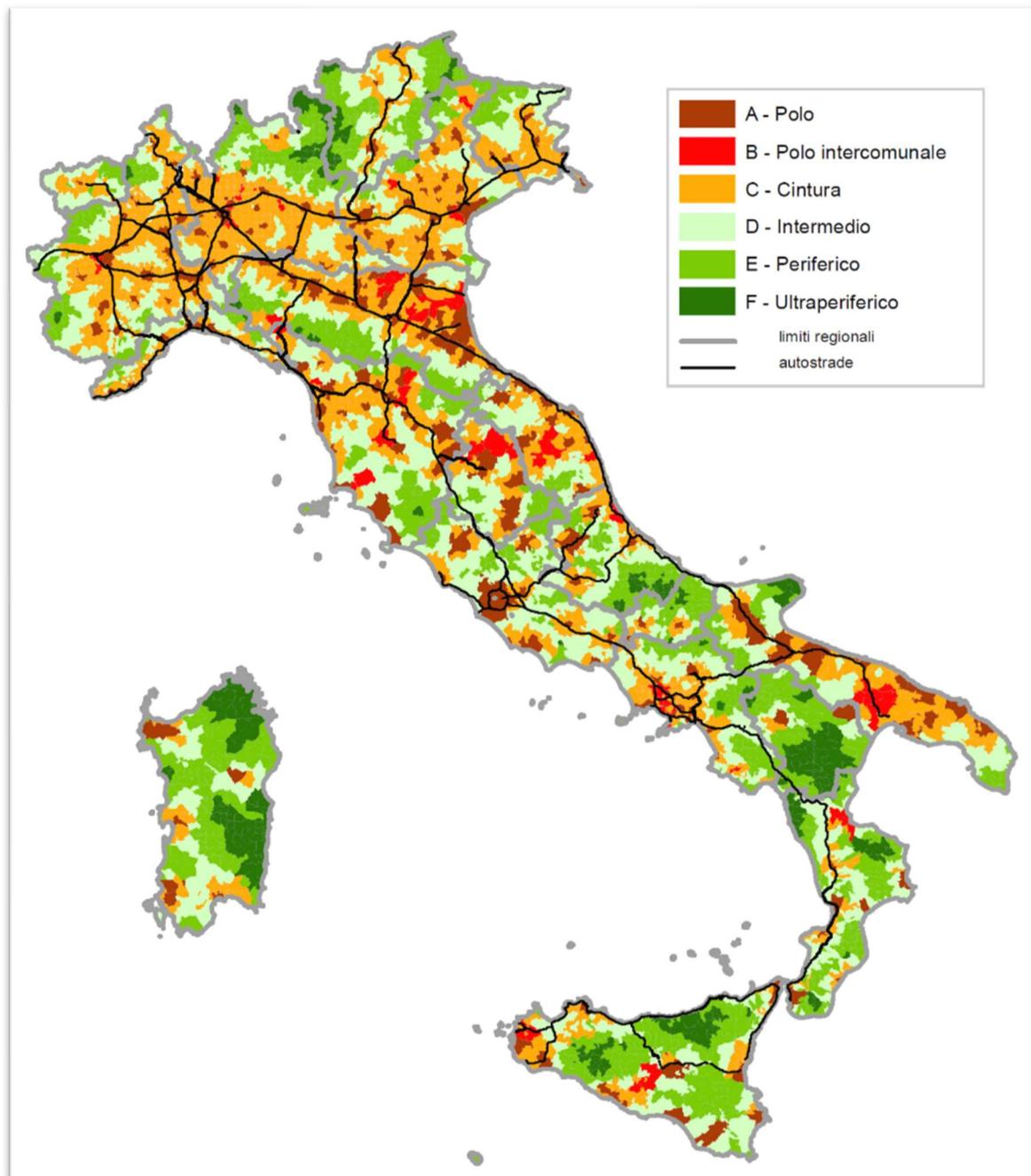
I cittadini residenti nei Comuni classificati come Aree Interne raggiungono i centri erogatori di servizi alla persona (scuole, ospedali) con tempi almeno pari a 30 min, mediamente 45 minuti; viceversa, anche i soggetti erogatori dei servizi (assistenza sociale e sanitaria, distribuzione di merci) devono contare sulla rete secondaria come

unico vettore per raggiungere i cittadini. Tale rete deve quindi essere resiliente e garantire tempi certi di percorrenza, anche in caso di calamità naturali.

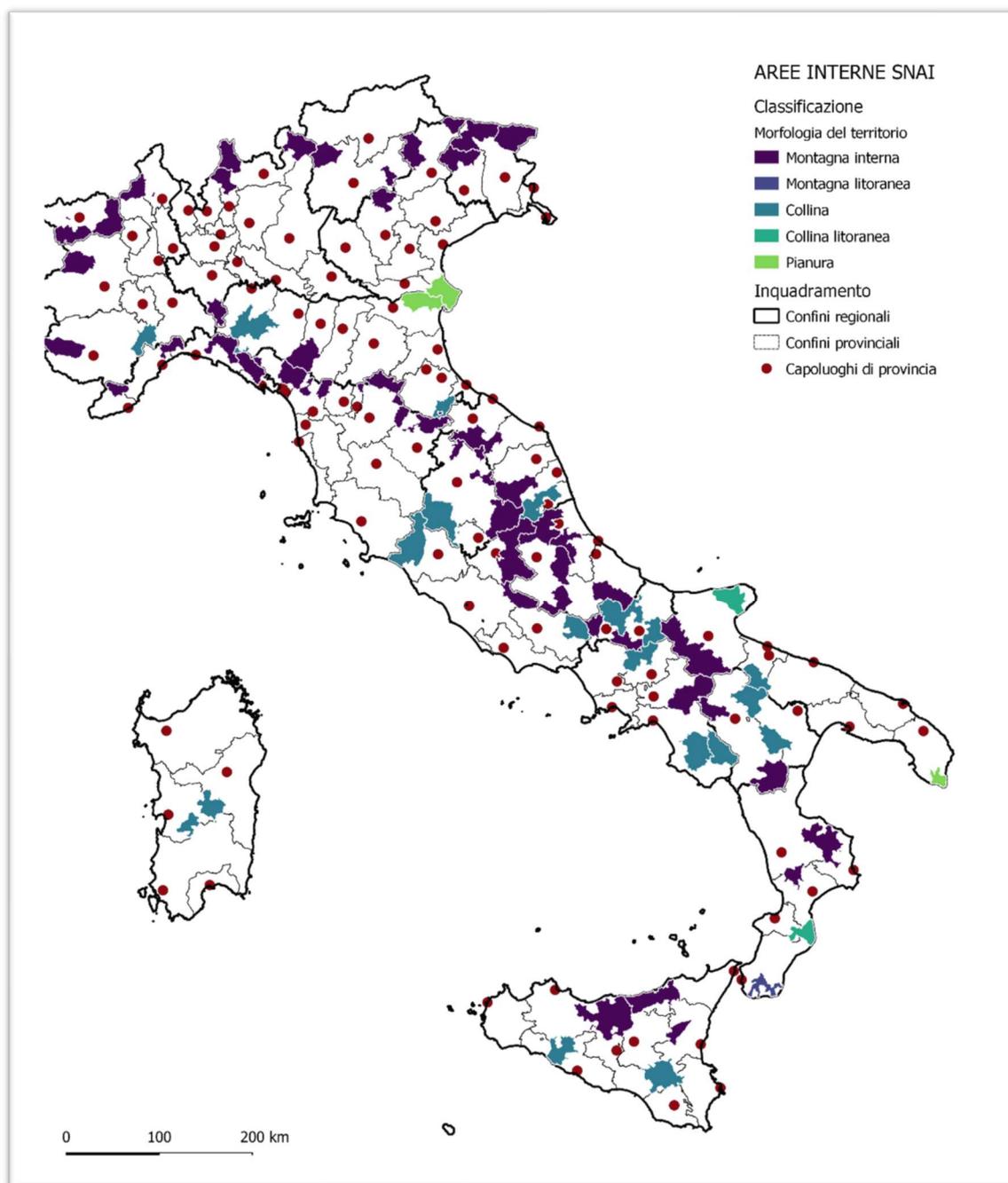
Di seguito si riporta il riepilogo delle risorse stanziare dal DM 294/2021 che, nell'ambito del PNC, assegna alle 72 Aree Interne complessivamente individuate dalla SNAI, risorse dedicate all'aumento della resilienza della rete stradale a servizio delle stesse, con particolare attenzione a quelle che fungono da vie di accesso alle Aree stesse.

| Risorse ripartite per le Aree Interne | | | |
|--|--------------------------|---|---------------------------------|
| <i>Destinazione</i> | | <i>Periodo di programmazione</i> | <i>Importo mln €</i> |
| DM 294/21 | Strade Aree Interne SNAI | 2021 - 2026 | 300,00 |

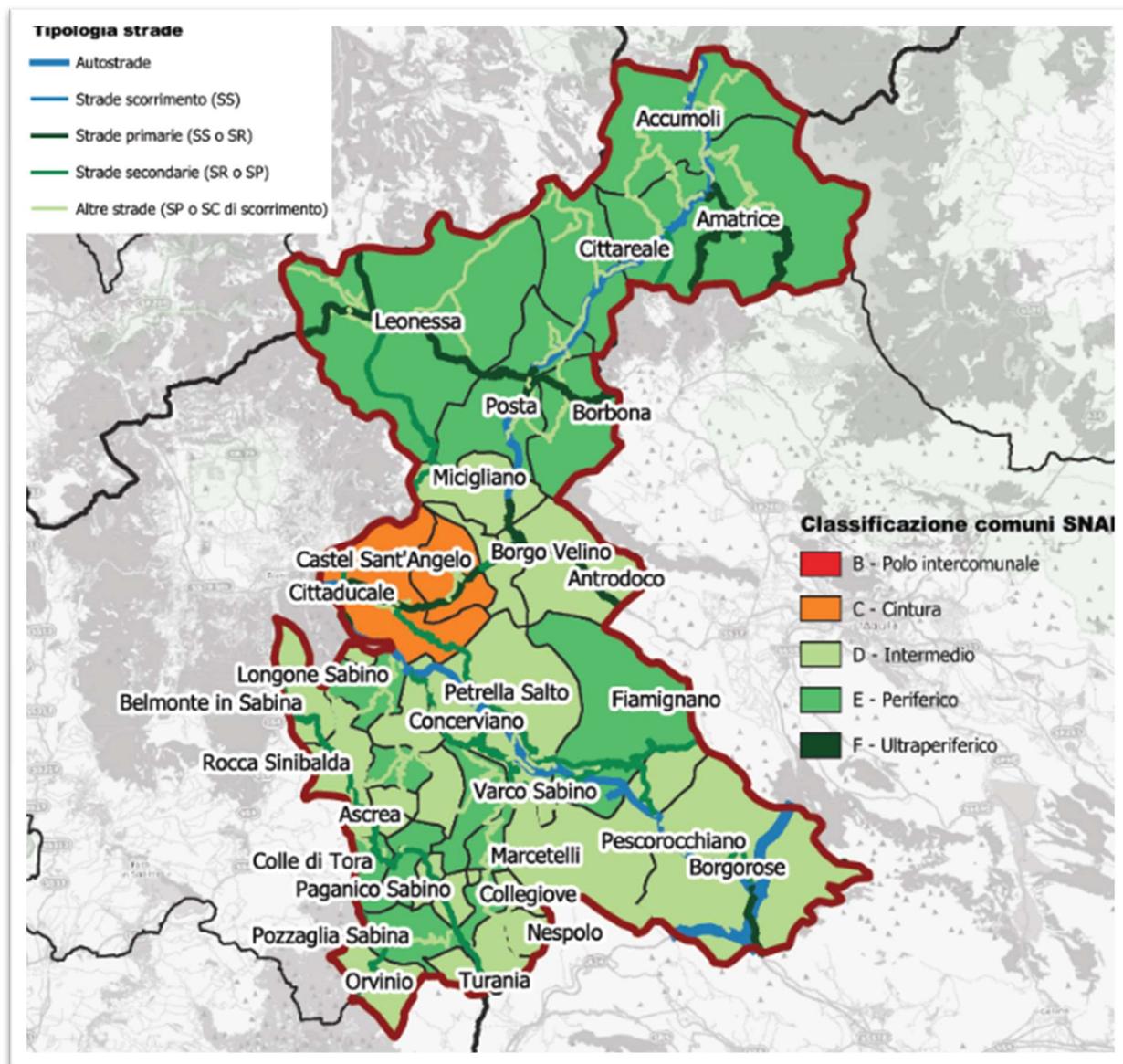
Divisione del territorio tra Centri (A, B e C) e Aree Interne (D, E ed F) (Fonte: Ministero della Coesione territoriale)



Individuazione delle 72 aree interne della strategia SNAI (scala cromatica per tipologia di territorio - Fonte: Ministero per il Sud e la Coesione territoriale e Istat)



Individuazione delle strade a servizio di un'Area Interna (Monti Reatini), con indicazione cromatica della classificazione SNAI dei comuni aree interne (D, E ed F) in funzione del tempo di percorrenza medio tra il singolo abitato e l'area centrale di riferimento (Fonte: Ministero per il Sud e la Coesione territoriale e Istat)



Individuazione cromatica dell'indice di dipendenza strutturale, al fine di misurare la necessità di garantire i servizi alla persona per i singoli territori (Fonte: Ministero per il Sud e la Coesione territoriale e Istat)

La legge 30 dicembre 2021, n. 234, nell'ottica di dare continuità al piano di lavoro avviato per le Aree Interne, che vede direttamente coinvolti gli amministratori degli enti locali nella definizione del piano di interventi sulla rete viaria, rfinanzia interventi per l'aumento della resilienza della rete stradale a servizio delle Aree Interne per ulteriori 50 mln € nel biennio 2023-2024; le risorse saranno ripartite non appena individuate le nuove aree interne, e comunque entro l'anno 2024.

