

**Monitoraggio dell'attuazione del Piano Nazionale di  
Ripresa e Resilienza e del Piano Nazionale  
Complementare di competenza del Ministero delle  
Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS)**

30/09/2022

## Principali evidenze

- Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) è responsabile di interventi finanziati dal Next Generation EU (NGEU) e dai connessi fondi nazionali pari a **61,4 miliardi di euro**, di cui **40,4 miliardi di euro finanziati dal NGEU**. Il MIMS è responsabile del raggiungimento, entro il 2026, di **57 tra traguardi (milestone) e obiettivi (target)** del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), di cui 47 investimenti e 10 riforme.
- Al 30 settembre 2022 sono **state raggiunte tutte le nove milestone europee di competenza** previste per il 2021 e per il terzo trimestre del 2022 del MIMS.
- Inoltre, sono stati **già raggiunti tre obiettivi previsti per l'ultimo trimestre** del 2022 e **verranno centrati anche i due rimanenti** (riforma delle concessioni portuali e investimenti ferroviari), in quanto gli atti preliminari sono stati già adottati e si è in attesa del completamento dell'iter di approvazione di quelli definitivi.
- Il **Ministero ha sostanzialmente concluso l'attività amministrativa di ripartizione e assegnazione delle risorse** (l'unico bando ancora aperto riguarda le reti di distribuzione idrica e la graduatoria definitiva verrà pubblicata entro l'anno).
- **Per il 2023 non sono previsti traguardi e obiettivi relativi a riforme di competenza del MIMS** (l'ultimo traguardo - istituzione della piattaforma strategica nazionale per la rete dei porti e interporti - è previsto nel secondo trimestre del 2024), **mentre sono previsti 11 traguardi e obiettivi relativi a investimenti**.
- Per ciò che concerne il **Piano Nazionale Complementare (PNC)**, sono complessivamente **170 i target previsti** con riferimento a investimenti e sub-investimenti di competenza del MIMS.
- Nel **2021 sono stati raggiunti tutti i 32 obiettivi previsti**, mentre **al 30 settembre 2022 sono stati conseguiti 25 target su 31 (81%)**. Si segnala che, in ragione del nuovo quadro macroeconomico e agli aumenti dei prezzi delle materie prime, un intervento normativo ha previsto la possibilità che gli adempimenti stabiliti dal PNC per ciascuno dei primi tre trimestri 2022 possano essere realizzati entro tre mesi dalla scadenza originaria.
- Coerentemente con il cronoprogramma, il 2022 è stato prevalentemente dedicato alla progettazione e all'avvio delle procedure di gara delle diverse opere. Al 30 settembre sono **63 le procedure di affidamento per lavori e servizi legati al PNRR e al PNC pubblicate finora, per un valore complessivo di circa 8,6 miliardi di euro**. Entro la fine dell'anno è previsto l'avvio di **55 ulteriori gare (per un valore complessivo di 1,6 miliardi)**, un numero superiore a quello registrato nei primi tre trimestri del 2022. Il 54% delle gare è stato bandito da Comuni e Regioni, il 21% riguarda investimenti sui porti di competenza delle Autorità di Sistema Portuale, il 24% interventi di competenza di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e il restante 2% progetti di rigenerazione urbana. In termini di valore economico, il 71% (circa 6 miliardi di euro) degli importi riguarda investimenti ferroviari e il 16% progetti di rigenerazione urbana, mentre oltre un miliardo di euro riguarda interventi nei porti.



- Con riferimento agli interventi di competenza di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), **sono già attivi cantieri in sei tratte dell'Alta velocità al sud** (cinque sulla Napoli-Bari e uno sulla Palermo-Catania), **in quattro tratte dell'Alta velocità al Nord, mentre diversi cantieri sono attivi per l'implementazione dell'ERMTS e per gli interventi previsti dal piano stazioni**. Per tutti i 34 interventi ferroviari è stata completata o è in corso la progettazione, per 16 (47,1%) sono state avviate o concluse le procedure di appalto e per 12 (35,2%) sono stati avviati i lavori.
- **Per quel che riguarda gli interventi di competenza dei Comuni che prevedono la conclusione della fase di affidamento lavori entro il primo semestre 2023, tutte le amministrazioni hanno avviato le attività relative all'investimento di loro competenza**. Circa il 40% dei Comuni è nella fase di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica e/o nella fase relativa all'iter autorizzativo, mentre il restante 60% sta predisponendo la progettazione definitiva o esecutiva. In particolare, l'87,5% dei Comuni di grandi dimensioni sono in una fase di attuazione avanzata, propedeutica all'emanazione dei bandi di gara.
- **Considerando l'aggregato degli interventi che prevedono come soggetto attuatore un Comune, una Regione e quelli relativi alle infrastrutture idriche, si evidenzia come, per i progetti con scadenze per gli affidamenti dei lavori nel primo semestre 2023, il 58,9% delle amministrazioni sia nella fase di redazione del progetto definitivo e/o esecutivo**. Questa percentuale scende al 35,7% nelle regioni del Mezzogiorno, mentre è superiore al 90% per quelle del Centro.
- Gli investimenti di particolare rilievo hanno beneficiato delle nuove procedure "rapide" che coinvolgono il Comitato speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e prevedono il Dibattito pubblico. A tale proposito si segnala che:
  - **il Comitato Speciale ha emesso 13 pareri tecnici** (entro 50 giorni dalla richiesta) e **predisposto tre determinazioni motivate** (entro 15 giorni dalla trasmissione della determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi), **mentre 13 progetti sono in Conferenza di Servizi**.
  - **sono stati avviati 11 Dibattiti pubblici** (la procedura abbreviata PNRR è stata attivata per sei di questi) e **10 sono stati conclusi**: circonvallazione AV di Trento; lotti 1a e 2a della linea AV Salerno-Reggio Calabria; realizzazione Tranviaria Padova "SIR 2"; lotto funzionale Tangenziale di Agrigento; lotto 2 della Linea Orte-Falconara; due lotti della linea AV Roma-Pescara; Strade Statali Garganica e Adriatica.

## 1. Traguardi e obiettivi PNRR per il biennio 2021-2022

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) riveste un ruolo chiave nell'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ed è responsabile di 57 tra traguardi (milestone) e obiettivi (target), di cui 47 investimenti e 10 riforme, da conseguire entro il 2026. **Al 30 settembre 2022 sono state raggiunte tutte le nove milestone europee previste dal PNRR per il 2021 e per il terzo trimestre del 2022 di competenza del MIMS.** Inoltre, sono già stati raggiunti ulteriori tre obiettivi previsti per l'ultimo trimestre dell'anno in corso.

Figura 1a – Milestone e target per investimenti

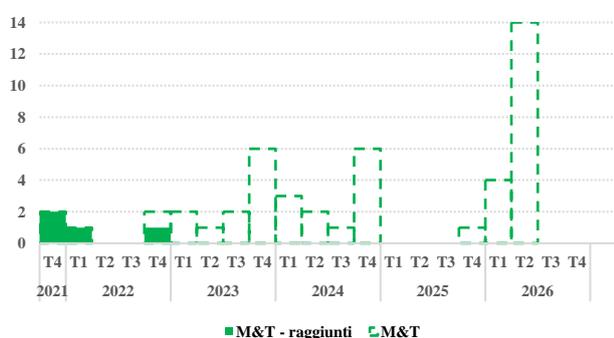
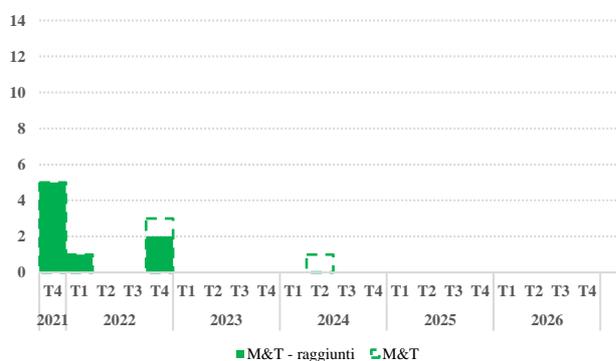


Figura 1b – Milestone e target per riforme



Nel corso del 2021 sono state raggiunte tutte le sette milestone di competenza (due investimenti e cinque riforme):

- M2C2-37 (Riforma) - procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di TPL (impianti fissi e TRM);
- M2C2-41 (Investimento) - supporto filiera Bus elettrici (emanazione del D.M. per la definizione delle risorse e degli strumenti attuativi);
- M3C1-1 (Riforma) - accelerazione dell'iter di approvazione del contratto tra MIMS e RFI;
- M3C1-2 (Riforma) - accelerazione dell'iter di approvazione dei progetti ferroviari;
- M3C1-21 (Riforma) - emanazione delle "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti";
- M3C1-22 (Riforma) - trasferimento della titolarità di ponti e viadotti delle strade di secondo livello ai titolari delle strade di primo livello;
- M5C3-11 (Investimento) - infrastrutture per le Zone Economiche Speciali (emanazione del D.M. per ripartizione delle risorse ai soggetti attuatori).

Tabella 1– Milestones e target per il 2022 di competenza del MIMS

Codice	Misura	Traguardo	Meccanismo di verifica	Stato attuazione	Stato T1-2022	Stato T2-2022	Scadenze PNRR
M2C4-27	Riforma 4.1: Semplificazione normativa e rafforzamento della governance per la realizzazione di investimenti nelle infrastrutture idriche	Entrata in vigore della semplificazione normativa per gli interventi nelle infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico	Approvazione definitiva del provvedimento legislativo	La riforma è stata attuata dall'art. 2, comma 4-bis, del decreto-legge n. 121/2021 convertito in l. n. 156/2021	✓	✓	T1/2022
M5C2-19	Investimento 6: Programma innovativo della qualità dell'abitare	Firma delle convenzioni per la riqualificazione e l'incremento dell'edilizia sociale da parte di almeno 15 regioni e province autonome (compresi comuni e/o città metropolitane situati in tali territori)	L'Alta Commissione ministeriale effettuerà l'indagine dei progetti e il monitoraggio durante l'attuazione e l'assegnazione delle risorse.	Con riferimento all'investimento, è stato approvato il D.M. MIMS 7 ottobre 2021 n. 383 con il quale sono stati approvati gli elenchi dei beneficiari e delle proposte presentate. Con i successivi decreti direttoriali è stato approvato lo schema di convenzione da stipulare e sono state firmate 158 delle 159 convenzioni previste con 19 Regioni	✓	✓	T1/2022
M3C2-1	Riforma 1.1 – Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica in ambito portuale	Entrata in vigore delle modifiche legislative connesse alla semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica	Publicazione dell'atto legislativo	La riforma è stata attuata dall'art. 4, comma 1-septies del decreto-legge n. 121/2021, convertito in l. n. 156/2021.	✓	✓	T4/2022
M3C1-3	Investimento 1.1 - Collegamenti ferroviari AV per il Sud per passeggeri e merci	Aggiudicazione dell'appalto o degli appalti per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari e Palermo-Catania	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti (Napoli-Bari; Orsara-Bovino; linea Palermo-Catania; Catenanuova-Dittaino e Dittaino-Enna.	Per la linea Napoli-Bari sono stati affidati i lavori di realizzazione per tutti i relativi lotti PNRR. Sono stati pubblicati a giugno i bandi relativi ai lotti Lotti 4b (Enna - Dittaino) e Lotto 5 (Catenanuova - Dittaino). Aggiudicata la gara relativa alla progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori del lotto 5, mentre si prevede di aggiudicare entro l'anno i lavori dell'ultimo lotto 4b.	●	●	T4/2022
M3C1-12	Investimento 1.4 - Sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)	Aggiudicazione degli appalti per lo sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario"	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per il sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)	Il primo Accordo Quadro Multi-tecnologico (700 km) relativo alla progettazione esecutiva e alla realizzazione è stato aggiudicato a novembre 2021 e sono in fase di stipula i contratti applicativi. Il secondo Accordo Quadro Multi-tecnologico (4.200 km), suddiviso in quattro lotti geografici, è stato aggiudicato in data 1° giugno 2022.	●	✓	T4/2022
M3C2-2	Riforma 1.2 – Aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali	Entrata in vigore del regolamento relativo alle concessioni portuali	Publicazione dell'atto legislativo	Completata la consultazione presso le Autorità competenti e i principali stakeholders, è stata predisposta la bozza del regolamento per le concessioni nelle aree demaniali portuali ed è stato inviato lo schema di decreto al MEF (che recepisce le osservazioni della RGS) per il relativo concerto, a seguito del quale verranno attivati gli ulteriori passaggi di legge ai fini dell'adozione finale del decreto di natura regolamentare (parere del Consiglio di Stato, recepimento delle eventuali osservazioni, registrazione della Corte dei Conti e pubblicazione in G.U.). L'art. 33 del D.L. n. 36/2022, conv. con modificazioni con l. 79/2022, relativo alla realizzazione degli impianti di elettrificazione dei porti, definisce l'iter procedurale dell'autorizzazione unica contingentando i tempi per la conclusione del procedimento a 120 giorni o a 180 ove si rendesse necessaria la VIA o la verifica di assoggettabilità sul progetto di fattibilità tecnico-economica. .	●	●	T4/2022
M3C2-4	Riforma 1.3 - Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di "Cold Ironing"	Entrata in vigore della semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di "Cold Ironing"	Publicazione dell'atto legislativo	Completata la consultazione presso le Autorità competenti e i principali stakeholders, è stata predisposta la bozza del regolamento per le concessioni nelle aree demaniali portuali ed è stato inviato lo schema di decreto al MEF (che recepisce le osservazioni della RGS) per il relativo concerto, a seguito del quale verranno attivati gli ulteriori passaggi di legge ai fini dell'adozione finale del decreto di natura regolamentare (parere del Consiglio di Stato, recepimento delle eventuali osservazioni, registrazione della Corte dei Conti e pubblicazione in G.U.). L'art. 33 del D.L. n. 36/2022, conv. con modificazioni con l. 79/2022, relativo alla realizzazione degli impianti di elettrificazione dei porti, definisce l'iter procedurale dell'autorizzazione unica contingentando i tempi per la conclusione del procedimento a 120 giorni o a 180 ove si rendesse necessaria la VIA o la verifica di assoggettabilità sul progetto di fattibilità tecnico-economica. .	●	✓	T4/2022

Nota: ✓ Traguardo raggiunto; ● azioni in linea con il raggiungimento del traguardo nei tempi previsti; ● alcuni rallentamenti e/o ritardi con rischio basso in termini di raggiungimento dei traguardi nei tempi previsti; ● rallentamenti e/o ritardi significativi con rischio medio-alto per il raggiungimento dei traguardi nei tempi previsti.

Nel 2022, sono già state conseguite cinque delle sette milestone previste. Le rimanenti due, in scadenza a T4-2022, riguardano:

- M3C1-3 (Collegamenti ferroviari AV per il Sud): sono stati già aggiudicati gli appalti per la linea Napoli-Bari e per il lotto funzionale Dittaino-Catenanuova (lotto 5) della Palermo-Catania e si prevede di aggiudicare l'ulteriore lotto Nuova Enna-Dittaino (lotto 4b) entro la scadenza prevista (T4 2022).
- M3C2-2 (riforma relativa alle concessioni nelle aree portuali) si è in attesa di un riscontro definitivo dal MEF sul testo del decreto, in modo da poter proseguire con gli adempimenti di legge previsti per l'adozione del regolamento.

## 1.1. Riforme di competenza del MIMS

Complessivamente, sono 10 le riforme di competenza del MIMS previste all'interno del PNRR.

Tabella 2 – Riforme di competenza del MIMS

Misura	Descrizione	Avanzamento	Scadenza
<b>M2C2-37</b> <b>Riforma 5:</b> Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa	<b>Obiettivo:</b> Accelerare le tempistiche di realizzazione della normativa relativa al Piano nazionale per gli interventi nel settore idrico. La riforma intende fornire misure di sostegno e di accompagnamento per gli organismi esecutivi che non sono in grado di effettuare investimenti relativi agli appalti primari entro i tempi previsti. <b>Milestone:</b> Il decreto-legge deve semplificare i criteri di valutazione dei progetti afferenti al trasporto pubblico locale e accelerare il processo di elaborazione e autorizzazione.	<b>Stato di attuazione:</b> la milestone è stata conseguita attraverso l'art. 44, comma 1-ter del D.L. 77/2021 conv. in L. 108/2021, con cui – in deroga all'art. 215 del d.lgs. 50/2016 – è stato limitato il parere del Consiglio superiore dei Lavori pubblici ai soli progetti relativi a sistemi di trasporto pubblico locale a impianti fissi che presentino un valore di "opere civili" superiore ai 100 milioni.	T4/2021
<b>M2C4-27</b> <b>Riforma 4.1:</b> Semplificazione normativa e rafforzamento della governance per la realizzazione di investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico	<b>Obiettivo:</b> Semplificazione e attuazione più efficace della normativa relativa al Piano nazionale per gli interventi nel settore idrico. La riforma intende fornire misure di sostegno e di accompagnamento per gli organismi esecutivi che non sono in grado di effettuare investimenti relativi agli appalti primari entro i tempi previsti. <b>Milestone:</b> La normativa riveduta deve rafforzare la governance e semplificare la realizzazione di investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico. Il nuovo quadro giuridico dovrebbe, come minimo: - fare del piano nazionale per gli interventi nel settore idrico lo strumento finanziario principale per gli investimenti nel settore idrico; - consultare e coinvolgere attivamente l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente, in qualsiasi modifica o aggiornamento del piano; - fornire sostegno e misure di accompagnamento agli organismi esecutivi che non sono in grado di effettuare investimenti relativi agli appalti primari entro i termini previsti; - semplificare le procedure di rendicontazione e monitoraggio degli investimenti finanziati nel settore idrico.	<b>Stato di attuazione:</b> la milestone è stata conseguita con l'art. 2, commi 4-bis del D.L. 121/2021, convertito con modificazioni dalla l. 9 novembre 2021, n. 156 (in G.U. 09/11/2021, n. 267), con il quale è stato introdotto un nuovo quadro normativo in tema di infrastrutture idriche primarie. È stato, inoltre, predisposto il decreto attuativo che definisce le modalità e i criteri per la redazione e l'aggiornamento del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico, la sua attuazione per successivi stralci, la rendicontazione degli interventi e le misure di accompagnamento per i soggetti attuatori, con oneri da porre a carico dei quadri economici dell'intervento. Tale decreto è stato inviato alle Amministrazioni concertanti per la successiva approvazione ed è stato posto all'ordine del giorno della seduta di Conferenza Unificata del 12.10.2022 per l'acquisizione della prevista intesa. Sono quindi, in via di definizione le attività necessarie all'emanazione dello stesso.	T1/2022
<b>M3C1-1</b> <b>Riforma 1.1:</b> Accelerazione dell'iter di approvazione del contratto tra MIMS e RFI	<b>Obiettivo:</b> Attraverso la proposta di riforma verrà accelerato l'iter di approvazione del Contratto di Programma quinquennale tra MIMS e RFI e delle sue variazioni annuali, consentendo di velocizzare la progettazione e la realizzazione dei lavori. <b>Milestone:</b> La modifica legislativa riduce i tempi per l'iter di approvazione dei Contratti di Programma (CdP) del gestore dell'infrastruttura ferroviaria Rete Ferroviaria Italiana.	<b>Stato di attuazione:</b> la milestone è stata conseguita attraverso l'art. 5 del D.L. n. 152/2021, convertito in legge n. 233 del 29.12.2021 recante norme volte alla riduzione dei tempi per l'iter di approvazione dei Contratti di Programma (CdP) del gestore dell'infrastruttura ferroviaria Rete Ferroviaria Italiana.	T4/2021
<b>M3C1-2</b>	<b>Obiettivo:</b> Modifica normativa per anticipare la localizzazione dell'opera al momento del "Progetto di	<b>Stato di attuazione:</b> la milestone è stata conseguita attraverso l'art. 44 del D.L. 77/2021, convertito in legge	T4/2021



<p><b>Riforma 1.2:</b> Accelerazione dell'iter di approvazione dei progetti ferroviari</p>	<p>Fattibilità tecnica ed economica" (PFTE), con evidenti economie di tempi e risorse; vincolo sotto il profilo urbanistico del territorio interessato dall'opera; riduzione del tempo complessivo per l'iter autorizzativo dei progetti (PFTE e PD o PE) dagli attuali 11 mesi a 6 mesi. <b>Milestone:</b> La modifica normativa ridurrà la durata dell'iter di autorizzazione dei progetti da 11 a 6 mesi.</p>	<p>n. 108/2021 e l'art. 6 del D.L. n. 152/2021, convertito con legge 233 del 29.12.2021, recanti misure di accelerazione degli iter autorizzativi dei progetti ferroviari, indipendentemente dalla fonte di finanziamento. Con riferimento al PFTE sono state definite le linee-guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relative ai contenuti del Progetto di fattibilità tecnica ed economica, per le opere di cui all'Allegato IV del D.L. 77/2021.</p>
<p><b>M3C1-21</b> <b>Riforma 2.1:</b> Attuazione del recente "Decreto Semplificazioni" (convertito nella legge 11 settembre 2020, n. 120) mediante l'emanazione di un decreto relativo all'attuazione di "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti"</p>	<p><b>Obiettivo:</b> Attuazione del processo di valutazione del rischio di ponti e viadotti esistenti, secondo modalità definite dalle Linee guida, che assicureranno l'omogeneità della classificazione e della gestione del rischio, della valutazione della sicurezza e del monitoraggio di ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari, esistenti lungo strade statali o autostrade gestite da Anas Spa o da concessionari autostradali. <b>Milestone:</b> Le Linee guida stabiliranno norme e metodologie comuni all'intera rete viaria nazionale per la classificazione e la gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti.</p>	<p><b>Stato di attuazione:</b> la milestone è <u>stata conseguita</u> attraverso il D.M. MIMS n. 493 del 03.12.2021 di adozione delle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti. Con il parere favorevole n. 96/2021 del 10 novembre 2021 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, tali linee guida sono state estese anche alle infrastrutture stradali e autostradali di cui ai commi 1 e 2 dell'art. 14 del D.L. 24 settembre 2018, n. 109, comprese quelle degli enti locali.</p>
<p><b>M3C1-22</b> <b>Riforma 2.2:</b> Trasferimento della titolarità di ponti e viadotti delle strade di secondo livello ai titolari delle strade di primo livello</p>	<p><b>Obiettivo:</b> Trasferimento della titolarità delle opere d'arte (ponti, viadotti e cavalcavia) delle strade di secondo livello ai titolari delle strade di primo livello (autostrade e principali strade nazionali), in particolare da Comuni, Province e Regioni allo Stato. Ciò consentirà un aumento della sicurezza complessiva della rete stradale, in quanto la manutenzione di ponti, viadotti e cavalcavia sarà di competenza dell'Anas e/o delle società concessionarie autostradali. <b>Milestone:</b> Il trasferimento della titolarità delle opere d'arte dovrà avvenire entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge 11 settembre 2020, n. 120. Ci si attende che sia eseguito secondo le norme del Codice della Strada (decreto legislativo n. 285 del 1992) e dei relativi regolamenti (DPR 495/92), che impongono disposizioni in materia di trasferimento di titolarità tra enti proprietari di strade.</p>	<p><b>Stato di attuazione:</b> la milestone è <u>stata conseguita</u> attraverso il D.M. n. 485 del 2021, contenente l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 25, commi 1-bis e 1-ter, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada". Tale decreto – emesso in attuazione del riformato articolo 1, comma 1-bis, del D.L. n. 121 del 2021 - unitamente alle modifiche apportate in sede di conversione del medesimo decreto-legge all'articolo 25, commi 1 bis e 1 quater, del Nuovo Codice della Strada, consente di ritenere raggiunta la finalità perseguita dalla riforma in esame.</p>
<p><b>M3C2-1</b> <b>Riforma 1.1:</b> Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica</p>	<p><b>Obiettivo:</b> Aggiornamento della pianificazione portuale sia a livello strategico con il Documento di programmazione del Sistema strategico (DPSS), sia a livello di Piano Regolatore Portuale (PRP) e semplificazione delle procedure di approvazione. <b>Milestone:</b> Il quadro legislativo riveduto deve stabilire che: - Tutte le autorità portuali devono adottare i loro documenti di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e i loro piani regolatori portuali (PRP) tenendo pienamente conto della riforma del 2016 dei sistemi portuali italiani, approvata con decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169. Il DPSS deve disciplinare almeno i seguenti elementi: - gli obiettivi di sviluppo delle autorità di sistema portuale; - le aree individuate e delineate, destinate esclusivamente alle funzioni di porto e di retroporto; - i collegamenti infrastrutturali stradali e ferroviari dell'ultimo miglio con i porti; - i criteri seguiti per individuare i contenuti della pianificazione; - individuare in modo univoco gli orientamenti, le norme e le procedure per l'elaborazione dei piani regolatori portuali.</p>	<p><b>Stato di attuazione:</b> la milestone è <u>stata conseguita</u> attraverso l'approvazione dell'art. 4, comma 1-septies del decreto-legge n. 121/2021, convertito in legge n. 156/2021.</p>
<p><b>M3C2-2</b> <b>Riforma 1.2:</b> Aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali</p>	<p><b>Obiettivo:</b> Obiettivo della riforma è definire le condizioni relative alla durata delle concessioni, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari.</p>	<p><b>Stato di attuazione</b> Il Ministero ha predisposto uno schema di regolamento relativo alle concessioni nelle aree demaniali portuali che è stato inviato al MEF per il relativo concerto, cui seguiranno gli ulteriori passaggi di legge.</p>



**Milestone:** Il nuovo regolamento deve definire le condizioni quadro per l'aggiudicazione delle concessioni nei porti. Il regolamento deve definire come minimo: - le condizioni relative alla durata della concessione; - i poteri di supervisione e controllo delle autorità che rilasciano la concessione; - le modalità di rinnovo; - il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione; - i limiti dei canoni minimi a carico dei licenziatari.

**M3C2-4**  
**Riforma 1.3:**  
Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di cold ironing

**Obiettivo:** Definizione e approvazione di procedure semplificate per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio.  
**Milestone:** Razionalizzare l'iter di autorizzazione per ridurre la durata a un massimo di 12 mesi per la costruzione di infrastrutture di trasporto dell'energia volte a fornire elettricità da terra alle navi durante la fase di ormeggio (in caso di interventi non soggetti a valutazione ambientale)

**Stato di attuazione:** L'art. 33 del D.L. n. 36/2022, conv. con modificazioni in L. 79/2022, recante disposizioni per la realizzazione degli impianti di elettrificazione dei porti, definisce l'iter procedurale dell'autorizzazione unica contingentando i tempi per la conclusione del procedimento a 120 giorni o in alternativa a 180 ove si rendesse necessario il procedimento di valutazione di impatto ambientale o la verifica di assoggettabilità sul progetto di fattibilità tecnico-economica.

T4/2022

**M3C2-10**  
**Riforma 2.2:** Istituzione di una piattaforma strategica nazionale per la rete dei porti e interporti, al fine di sviluppare la digitalizzazione dei servizi passeggeri e merci

**Obiettivo:** la riforma è volta a rendere interoperabili gli strumenti di digitalizzazione dei movimenti di passeggeri e merci delle singole Autorità di Sistema Portuale, in modo che siano compatibili tra di loro e con la Piattaforma strategica nazionale.  
**Milestone:** I sistemi per gli operatori portuali delle singole autorità di sistema portuale devono essere interoperabili fra loro e con la piattaforma strategica nazionale digitale.

**Stato di attuazione:** è stata riattivata la cabina di regia per l'elaborazione degli standard di interoperabilità della PLN. L'art. 30 del D.L. 152/2021, come convertito dalla l. 233/2021, ha risolto il rapporto con UIRNET S.p.A - il precedente concessionario per la Piattaforma logistica nazionale - e ha definito un nuovo assetto di competenze per giungere all'ultimazione della piattaforma. È stata predisposta una convenzione con R.A.M. che sarà il nuovo soggetto incaricato della costruzione della piattaforma ed è stata avviata l'interlocuzione con il MAECI per l'adesione al protocollo sulla lettera di vettura elettronica (e-CMR).

T2/2024

## Sono otto le riforme già conseguite tra il 2021 e il terzo trimestre 2022:

- **M2C2-37 - velocizzazione delle procedure di approvazione dei progetti di Trasporto Pubblico Locale (TPL) e Trasporto Rapido di Massa (TRM).** La riforma in oggetto è stata realizzata attraverso l'art 44, comma 1-ter, del D.L. 77/2021 convertito, con modificazioni, dalla l. 108/2021. Secondo la precedente normativa, progetti di TPL e TRM venivano valutati sia dalla competente Direzione generale del MIMS sia dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP). Il parere del Consiglio superiore - che valuta gli aspetti strutturali, sismici, geologici, geotecnici, idrogeologici - era richiesto anche laddove la componente di opere prettamente civili prevista nel progetto, rispetto alla componente trasportistica-tecnologica, fosse largamente inferiore all'importo di 50 milioni di euro. Con la riforma approvata, la valutazione dei progetti sia nella componente tecnico-trasportistica sia ai fini delle "sicurezza" del sistema trasportino viene svolta esclusivamente dalla Direzione generale che nel suo lavoro si avvarrà del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi (l. 221/2012). Questo Comitato, composto da esperti del settore, svolge funzioni sostanzialmente equipollenti a quelle del CSLLPP è stato quindi limitato ai soli progetti relativi a sistemi di trasporto pubblico locale a impianti fissi che presentino un valore effettivo di "opere civili" superiore ai 100 milioni di euro. Inoltre, al fine di accelerare l'iter autorizzativo e ridurre le tempistiche necessarie per l'espressione di tali pareri, è stato previsto che la Direzione generale del MIMS provveda allo svolgimento dell'attività istruttoria e alla formulazione di una proposta di parere al CSLLPP, che si deve pronunciare nei successivi trenta giorni, decorsi i quali il parere si intende reso in senso favorevole (istituto del silenzio-assenso). C'è da notare che la riforma non incide sulle procedure di valutazione di impatto ambientale previste dalla normativa nazionale ed europea.

- **M2C4-27 - normativa e rafforzamento della governance per la realizzazione di investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico.** La milestone è stata conseguita nel 2021 (in anticipo rispetto alla scadenza) con l'entrata in vigore dei commi 4-bis dell'art. 2 del decreto-legge del 10 settembre 2021, n. 121, come modificato dalla legge di conversione del 9 novembre 2021, n. 156. La riforma semplifica le procedure di formazione, attuazione e monitoraggio del Piano nazionale di interventi nel settore idrico, riducendo anche i tempi per l'erogazione dei finanziamenti ai soggetti attuatori, attraverso l'affidamento dell'attività di gestione in capo al MIMS. Con la riforma sono state unificate le precedenti sezioni ("Invasi" e "Acquedotti") all'interno del nuovo "Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza del settore idrico". Tale Piano diventa il principale strumento di finanziamento pubblico per gli investimenti nel settore idrico, in quanto unifica di fatto tutte le risorse economiche relative a tali investimenti. Il Piano va aggiornato ogni tre anni e deve essere attuato attraverso successivi stralci approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), sentiti i Ministri competenti. La riforma ha inteso anche promuovere la pianificazione e la realizzazione degli interventi secondo una logica sistemica e organica, rafforzando anche il ruolo delle Autorità di bacino distrettuali.

Nonostante l'unificazione delle due sezioni e l'attribuzione del Piano alla gestione unitaria del MIMS, la norma prevede comunque l'attivo coinvolgimento dell'ARERA sia nella definizione del Piano, dei suoi aggiornamenti e dei relativi stralci attuativi, sia nella determinazione a monte delle modalità e dei criteri per la redazione e per l'aggiornamento del Piano. La riforma ha anche semplificato le procedure di monitoraggio e rendicontazione degli interventi, attività che, per la parte relativa alla sezione acquedotti, venivano svolte dall'ARERA, che si avvaleva della Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA). Con l'affidamento diretto al MIMS delle attività di gestione dell'intero Piano nazionale, le procedure di comunicazione, di rendicontazione, di monitoraggio e controllo degli interventi, nonché la conseguente erogazione delle risorse ai soggetti attuatori, sono state semplificate e accelerate, anche in ragione dell'eliminazione dell'intermediazione della Cassa per i servizi energetici ed ambientali e di ARERA. È stato predisposto il D.M. attuativo della riforma (che tuttavia non rientrava nella milestone descritta dal CID), come previsto dal co. 516-bis dell'art. 1 della L. del 27 dicembre 2017, n. 205, come modificato dal D.L. 10 settembre 2021, n. 121, conv. in L. del 9 novembre 2021, n. 156. Il decreto definisce le modalità e i criteri per la redazione e l'aggiornamento del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico, della sua attuazione per successivi stralci e per la rendicontazione degli interventi. Nel medesimo D.M. è stata, inoltre, prevista la possibilità per i soggetti attuatori che presentino difficoltà nell'attuazione dei progetti di fruire di misure di accompagnamento, con oneri da porre in capo ai quadri economici dei singoli interventi. Ad oggi, sono stati acquisiti i previsti pareri sul testo del D.M. e lo stesso è stato posto all'ordine del giorno della seduta di Conferenza Unificata del 12.10.2022 per l'acquisizione della prevista intesa.

- **M3C1-1 - velocizzazione dell'iter approvativo del Contratto di programma tra il MIMS e RFI.** Il decreto-legge n. 152 del 2021, convertito dalla l. n. 233 del 2021, con l'art. 5 ha attuato la riforma del Contratto di programma tra MIMS e RFI, parte investimenti e parte servizi. Secondo quanto previsto dal PNRR, la modifica legislativa è stata finalizzata a ridurre i tempi per l'iter di approvazione del Contratto di Programma (CdP), che in passato avevano richiesto anche tre anni per la loro approvazione (in media 24 mesi), attraverso un coinvolgimento delle

commissioni parlamentari in una nuova fase di indirizzo strategico e soprattutto grazie alla semplificazione di duplicazioni amministrative nella procedura di approvazione del CdP.

La riforma si applica a regime a tutti i progetti ferroviari e, riguardando la dimensione strategica di identificazione delle opere prioritarie in ambito ferroviario, non impatta sui processi di valutazione degli aspetti ambientali che invece sono tenuti in considerazione durante la progettazione delle opere. In particolare, è previsto un nuovo iter di approvazione del CdP e dei relativi aggiornamenti, strutturato in tre macrofasi e che potrà essere concluso in circa otto mesi:

1. fase di indirizzo strategico, con la sottoposizione al parere del Parlamento di un documento quinquennale che individua gli assi strategici della programmazione, con indicazione (tra l'altro) delle opere prioritarie e degli investimenti per il mantenimento in efficienza e sicurezza della rete ferroviaria;
2. fase di approvazione amministrativa del CdP in attuazione dell'indirizzo strategico, con tempistiche chiare e ridotte, che eliminano la ripetizione attuale dei passaggi di concertazione (es. decreto MIMS-MEF) e controllo (Corte dei Conti);
3. fase di sottoscrizione e aggiornamento annuale per garantire un recepimento tempestivo dei finanziamenti della legge di bilancio, prevedendo relazioni periodiche al Parlamento sullo stato di attuazione.

A riprova dell'efficacia della riforma, si evidenzia che il nuovo CdP 2022-2026 è stato approvato nei tempi previsti. Il documento strategico inviato a fine dicembre 2021 alle Camere ha ricevuto i commenti delle Commissioni parlamentari e della Conferenza dei Servizi che sono stati integrati dal MIMS e da RFI per consentire in data 29 aprile 2022 la sua approvazione. A maggio è conseguentemente iniziato l'iter istruttorio al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS), che ha definitivamente approvato il CdP il 2 agosto, rispettando quindi i termini (8 mesi) previsti dalla riforma.

- **M3C1-2 - accelerazione dell'iter approvativo dei progetti ferroviari.** La riforma ha trovato inizialmente attuazione per gli investimenti più rilevanti a livello finanziario, tra cui figurano diverse opere ferroviarie, attraverso l'art. 44 del D.L. n. 77 del 2021, convertito in legge n. 108 del 2021. Successivamente, nel decreto-legge dedicato all'attuazione del PNRR n. 152/2021 convertito dalla l. n. 233/2021, è stata prevista una norma (art. 6), modificativa del succitato D.L. n. 77/2021 volta a potenziare i meccanismi acceleratori già previsti dall'art. 48 del medesimo D.L., prevedendo specifiche misure applicabili a tutti gli altri progetti ferroviari, finanziati non soltanto a valere su PNRR, Piano complementare e fondi strutturali, ma anche a valere sui fondi ordinari di bilancio (nuovo art. 53-*bis* del D.L. n. 77/2021). Con questi interventi normativi sono stati raggiunti i seguenti effetti, come previsto dal PNRR:
  1. sono anticipate al "Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica" (PFTE) tutte le osservazioni/prescrizioni delle varie Amministrazioni/Enti;
  2. viene vincolato sotto il profilo urbanistico il territorio interessato dall'opera, inibendo di conseguenza l'attività edificatoria da parte dei terzi con un risparmio economico per espropri nella fase realizzativa;
  3. viene ridotto il tempo complessivo per l'iter autorizzativo in media del 45%

Anche questa riforma ha avuto un immediato impatto sulle procedure in corso. Ad esempio, per quanto riguarda l'iter di approvazione del progetto relativo alla Circonvallazione di Trento (inserito nel PNRR) la tempistica è stata molto contenuta: presentazione del PFTE da parte di RFI al Comitato speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) a fine ottobre del 2021; parere del Comitato speciale; svolgimento del dibattito pubblico; valutazione di interesse archeologico; parere VIA; Conferenza dei servizi; determinazione finale del CSLLPP assunta il 5 agosto 2021. In questo modo, l'iter di un progetto complesso come quello della Circonvallazione di Trento si è chiuso in circa 10 mesi, mentre con la precedente procedura sarebbe potuto durare due anni.

- **M3C1-21 - attuazione delle Linee Guida per il rischio e monitoraggio dei ponti.** In data 02/12/2021 la Conferenza Unificata ha sancito l'intesa sullo schema di Decreto che prevede l'estensione delle Linee Guida già adottate con D.M. n. 578 del 2020 a tutta la rete nazionale. Tale documento è stato approvato con D.M. n. 493 del 3 dicembre 2021.

L'obiettivo perseguito dalla riforma è l'estensione all'intera rete viaria nazionale delle "Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti", previste dall'art. 49 del D.L. 76/2020 con lo scopo di costruire un sistema di gestione della sicurezza basato sull'analisi del rischio, che consenta, mediante l'adozione di linguaggi e metodologie interoperabili, di raggiungere un livello minimo di affidabilità per la sicurezza degli utenti. Tali Linee guida, adottate con il D.M. n. 578/2020, erano inizialmente applicabili per le strade ANAS e le autostrade in concessione ma non ancora per la rete delle strade degli enti locali. Il 10 novembre del 2021 si è concluso il lavoro del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici in coordinamento con gli enti locali per l'elaborazione del documento finalizzato a estendere l'attuazione delle Linee guida all'intera rete viaria italiana.

- **M3C1-22 - trasferimento della titolarità delle opere d'arte stradale interferenti strade e autostrade di interesse nazionale:** La riforma è stata approvata attraverso una modifica normativa della relativa disposizione del Codice della strada (in conversione del decreto-legge 121/2021 in l. 156/2021), in modo da prevedere che le strutture oggetto di trasferimento siano individuate attraverso un decreto del MIMS. In data 1° dicembre 2021 è stato firmato dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili il D.M. n. 485 del 2021, contenente l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 25, commi 1-bis e 1-ter, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada". Con la disposizione in oggetto e il successivo decreto ministeriale 485/2021, si è voluto:
  1. identificare le strutture del sottopasso o sovrappasso;
  2. individuare gli enti titolari delle strutture ovvero divenuti tali, *ope legis*, per effetto dei criteri previsti dal comma 1-ter del medesimo articolo 25.
- **M3C2-1 - semplificazione del processo di pianificazione strategica delle autorità di sistema portuale.** La riforma è stata conseguita in anticipo (2021) rispetto alle scadenze (T4-2022) con l'entrata in vigore dell'art. 4, co. 1-septies del decreto-legge n. 121 del 10 settembre 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 156 del 9 novembre 2021. La semplificazione dell'iter di approvazione degli strumenti di pianificazione portuale operata



con la riforma ha l'obiettivo di rafforzare e favorire gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale dei porti, altrimenti fortemente limitati a causa della vetustà dei piani regolatori portuali e delle difficoltà incontrate negli anni nelle procedure di approvazione degli stessi piani.

In particolare, la riforma prevede che il Documento di Programmazione per il Sistema Strategico (DPSS) venga redatto dalle AdSP, in coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'AdSP ed è sottoposto, mediante conferenza di servizi, al parere di ciascun Comune e Regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto (decorsi i quali si intende espresso un parere non ostativo). Infine, il DPSS è approvato dal MIMS, che si esprime, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP. Nella nuova procedura, il DPSS non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS). L'ambito e l'assetto delle aree portuali e retroportuali nei singoli porti amministrati dalle AdSP, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio. La pianificazione delle aree portuali e retroportuali è competenza esclusiva AdSP, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP, mentre la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del Comune e della Regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'AdSP. La norma prevede la salvaguardia dei PRP in vigore, approvati antecedentemente all'entrata in vigore della norma, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP.

La riforma ha già prodotto risultati concreti, con l'approvazione di quattro DPSS, mentre altri due sono in fase avanzata di istruttoria. Con la precedente procedura, nonostante le disposizioni di legge, si era riusciti ad approvarne il solo DPSS dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale.

- **M3C2-4 - semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di *cold ironing* è stata conseguita in anticipo rispetto alle scadenze (T4-2022).** L'intervento normativo ha l'obiettivo di razionalizzare l'iter di autorizzazione per la costruzione di infrastrutture di trasporto dell'energia volte a fornire elettricità da terra alle navi durante la fase di ormeggio, in modo da ridurre la durata ad un massimo di 12 mesi (in caso di interventi non soggetti a valutazione ambientale). La semplificazione delle procedure autorizzative è stata realizzata a mezzo dell'articolo 33 del D.L. n. 36/2022, convertito con modificazioni in L. 79/2022, che reca disposizioni per la realizzazione degli impianti di elettrificazione dei porti. In particolare, nel definire l'iter procedurale, si prevede un'autorizzazione unica regionale e si stabilisce il termine massimo per la conclusione del procedimento, il quale non potrà essere superiore a 120 giorni, ovvero a 180 nel caso in cui si rendesse necessario il procedimento di valutazione di impatto ambientale o la verifica di assoggettabilità sul progetto di fattibilità tecnico-economica. Tale riforma è strettamente connessa alla strategia del MIMS per rendere i porti più ambientalmente sostenibili attuata anche con gli investimenti inseriti nel PNC. L'obiettivo è quello di promuovere interventi per l'elettrificazione delle banchine di ormeggio delle navi (*cold-ironing*), così da consentire loro di spegnere i motori riducendo in

tal modo le emissioni di gas climalteranti e di sostanze inquinanti durante la permanenza nel porto.

**Restano da conseguire ancora due riforme, con scadenza T4-2022 e T2-2024.** In particolare:

- **M3C2-2 - aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali** (scadenza T4-2022). Per dare attuazione alla riforma è stata predisposta la bozza del regolamento che, dopo la conclusione della consultazione presso le Autorità competenti e i principali stakeholders, è stato inviato al MEF per il necessario concerto e dovrà essere successivamente sottoposto ai necessari passaggi di legge previsti per l’emanazione del regolamento. Con questo decreto saranno definite, come previsto dalla relativa milestone: le condizioni relative alla durata delle concessioni; i poteri di supervisione e controllo delle autorità che rilasciano la concessione; le modalità di rinnovo; il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione; i limiti dei canoni minimi a carico dei licenziatari. Nel testo della legge sulla concorrenza (Legge n. 118 del 05.08.2022, pubblicata in G.U. n. 188 del 12.08.2022) è stata reintrodotta – su iniziativa del MIMS – la disposizione che prevede l’emanazione di un apposito regolamento finalizzato ad uniformare la disciplina per il rilascio delle concessioni (cfr. art. 5, comma 2), in modo da garantire il rispetto della milestone europea del PNRR.
- **M3C2-10 - istituzione della piattaforma strategica nazionale per la rete dei porti e interporti** (scadenza T2-2024). La riforma ha l’obiettivo di favorire lo sviluppo della digitalizzazione dei servizi passeggeri e merci. Sul tema, è stata riattivata la cabina di regia per l’elaborazione degli standard di interoperabilità della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) e, su iniziativa del MIMS, è stato approvato l’art. 30 del D.L. n. 152 del 2021, come convertito in l. n. 233/2021, che prevede la risoluzione del rapporto con la società UIRNET S.p.A. – il precedente concessionario – e una nuova gestione delle competenze per giungere all’ultimazione della piattaforma. Il Ministero ha, inoltre, predisposto una convenzione con la società *in house* R.A.M. che sarà il nuovo soggetto incaricato di realizzare la piattaforma logistica nazionale. È stata infine avviata l’interlocuzione con il MAECI in vista dell’adesione al protocollo sulla lettera di vettura elettronica (e-CMR).

La riforma ha il principale obiettivo di favorire la transizione digitale nel settore della portualità e della logistica. In questi settori, la digitalizzazione è un tema molto complesso che riguarda molteplici aspetti: la dematerializzazione dei flussi documentali, la velocizzazione delle verifiche sulla merce, le relazioni operative tra i diversi attori di mercato che operano in ambito logistico portuale (terminalisti, doganalisti, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi tecnico nautici, operatori di magazzino) e tra tutti questi e le numerose pubbliche amministrazioni che negli scali esercitano funzioni di controllo o regolazione. La nuova piattaforma interverrà sulle operazioni - procedurali o fattuali - che attengono all’arrivo e all’accosto della nave, al carico/scarico e allo stoccaggio della merce, gestendo, al tempo stesso, la fase di “uscita” dall’ambito portuale per l’inoltro a destinazione, via gomma o via treno. In questa prospettiva, il *Gate automation*, il modulo ferroviario e l’appuntamento intermodale diventano funzioni decisive che possano davvero accompagnare l’intero ciclo logistico portuale.

## 1.2. Investimenti di competenza del MIMS

Il MIMS è complessivamente responsabile di 20 investimenti inseriti nel PNRR a cui sono associati 47 obiettivi tra milestone e target da conseguire entro il 2026.

Tabella 3 – Investimenti di competenza del MIMS

Missione	Componente	Investimento	Stato di attuazione
M2	C2	Investimento 3.3 Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale	Avviato tavolo tecnico con il MITE per l'individuazione dei progetti. È stato firmato dal Ministro il D.M. 199 del 30.06.2022 recante i criteri per l'ubicazione delle stazioni di rifornimento lungo le autostrade e gli hub logistici e registrato alla Corte dei Conti in data 05.09.2022. Ai sensi dell'art. 4, co. 1, sarà successivamente predisposto un decreto direttoriale con l'esplicitazione della procedura per la presentazione delle domande di installazione delle stazioni di rifornimento e l'avvio della valutazione tecnica (T3 2022). Notifica dell'Aggiudicazione degli appalti per lo sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno entro T1 2023. ●
		Investimento 3.4 Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario	Emanato il D.M. 198 del 30.06.2022 pubblicato in G.U. n. 178 del 01.08.2022 recante i criteri per l'ubicazione delle stazioni di rifornimento lungo la rete ferroviaria. Con successivo decreto direttoriale saranno disciplinate le modalità di presentazione delle istanze di accesso alle risorse e le proposte progettuali, a cui seguirà l'avvio della valutazione tecnica. L'assegnazione delle risorse è prevista entro T1/2023. ●
		Investimento 4.1 – Rafforzamento mobilità ciclistica (Piano nazionale delle ciclovie) Sub-investimento 4.1.1 Ciclovie turistiche	Emanato il Decreto interministeriale n. 4 del 12.01.2022, di concerto con il Ministro del Turismo e il Ministro della Cultura, per l'assegnazione e il riparto delle risorse. Con successivo decreto direttoriale n. 58 del 29.07.2022, sono stati integrati i Codici unici di progetto (CUP) riportati nel Piano di riparto delle ciclovie di cui all'allegato 2 del decreto interministeriale. I soggetti attuatori stanno predisponendo i progetti definitivi dei lotti della Ciclovie. ●
		Investimento 4.1 – Rafforzamento mobilità ciclistica (Piano nazionale delle ciclovie) Sub-investimento 4.1.2 Ciclovie urbane	Adottato il D.M. n. 509 del 15.12.2021 con le modalità di utilizzo e la ripartizione delle risorse. La Direzione Generale competente ha acquisito le manifestazioni di interesse per l'accesso al finanziamento da parte dei soggetti beneficiari e contestualmente sono stati raccolti i CUP dei relativi interventi. È stato firmato il decreto interministeriale MIMS-MEF 257 del 24.08.2022 per il finanziamento degli interventi e l'indicazione dei CUP e dei km da realizzare (allegato 1). Obbligazione giuridicamente vincolante da conseguire entro T4/2023 (aggiudicazione dei contratti). ●
		Investimento 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)	Adottato D.M. 448 del 16.11.2021, per l'individuazione degli interventi da ammettere a finanziamento e le modalità di gestione delle risorse. Con D.D. n. 258 del 07.09.2022, in corso di registrazione presso la Corte dei Conti, si è provveduto alla variazione dei CUP ai fini dell'erogazione delle risorse. Obbligazione giuridicamente vincolante per la realizzazione degli interventi entro T4/2023. È in corso, presso il preposto ufficio della Direzione Generale competente, una ricognizione delle esigenze di chiarimento in merito alle procedure specifiche, in modo da supportare i soggetti attuatori ai fini di una sollecita attivazione degli interventi anche in relazione alle disposizioni del DPCM del 28.07.2022. Le Amministrazioni beneficiarie del contributo stanno predisponendo la documentazione necessaria, ivi compresa l'approvazione delle progettazioni, propedeutica all'espletamento della gara per procedere all'affidamento dei lavori o all'affidamento congiunto della progettazione e dell'esecuzione. Sono state avviate le procedure necessarie per l'erogazione dell'anticipazione del 10%. ●
		Investimento 4.4.1 Rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti	Adottato D.M. di riparto n. 530 del 23.12.2021; acquisite le manifestazioni di interesse per l'accesso al finanziamento da parte dei soggetti beneficiari ed i CUP degli investimenti previsti. A seguito dell'acquisizione dei CUP è stato adottato il Decreto MIMS n. 134 del 10 maggio 2022 per il finanziamento degli interventi previsto dall'art. 1, co. 4, del D.M. n. 530/2021. Aggiudicazione dei contratti entro T4/2023. Sono state avviate le procedure necessarie per l'erogazione dell'anticipazione del 10%. ●
		Investimento 4.4.2 Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale - Rinnovo treni TPL	Emanato il D.M. di riparto n. 319 del 09.08.2021. Il decreto stabilisce che ciascuna delle Regioni e Province autonome a cui assegnazione è superiore a € 25 mln dovrà acquistare almeno 2 treni entro T4 2024 e il resto entro T2 2026. Tutte le altre Regioni e Province autonome dovranno acquistare almeno 1 treno entro T4 2024 e completare il programma delle forniture entro T2 2026. Aggiudicazione dei contratti entro T2/2023. Sono state avviate le procedure necessarie per l'erogazione dell'anticipazione del 10%. ●
		Investimento 4.4.2 Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale - Rinnovo intercity al Sud	Con D.M. 475 del 29.11.2021 sono stati assegnati alla Società Trenitalia 200 milioni di euro per il rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di collegamento a media e lunga percorrenza nelle tratte da e verso il Sud. Sono state verificate le caratteristiche tecniche dei treni e delle carrozze da acquistare (anche in funzione delle tratte interessate) ai fini del rispetto del DNSH. Sottoscrizione dei contratti relativi all'impiego delle risorse entro T2/2023. ●
		Investimento 5.3 Supporto alla filiera dei bus elettrici	Emanato D.M. n. 478 del 29.11.2021 con l'individuazione delle risorse e l'identificazione degli strumenti attuativi (Contratti di Sviluppo). Adottato il D.M. MISE del 08.04.2022, previsto dall'art. 2 del D.M. 478/2021, che fornisce le direttive necessarie a consentire l'attuazione della misura attraverso lo strumento dei Contratti di sviluppo. In data 26.04.2022, il MISE ha attivato lo sportello per la presentazione delle domande di agevolazioni. ●
		M2	C4



				continuo delle procedure di appalto dei lavori che termineranno con la notifica di aggiudicazione.	
				<p>Avviso pubblico per la selezione degli interventi e pubblicazione in G.U. in data 09.03.2022.</p> <p>Due finestre temporali:</p> <p>1) apertura per la presentazione delle proposte dal 9 marzo al 19 maggio 2022; con decreto direttoriale n. 594 del 24.08.2022 è stata pubblicata la graduatoria definitiva con selezione di 21 interventi, di cui 11 al Centro-Nord e 10 al Sud.</p> <p>2) apertura per la presentazione delle proposte dal 1° settembre al 31 ottobre 2022; selezione degli interventi (30% della dotazione, pari a € 270 mln) a partire dal 1° novembre 2022 e formalizzazione del finanziamento degli interventi selezionati entro il 31 dicembre 2022.</p>	●
				<p><b>Napoli-Bari:</b> nel corso del 2021 è stata completata l'aggiudicazione dei lavori di realizzazione della linea ferroviaria di tutti i lotti inseriti nel PNRR.</p> <p>A giugno 2021 sono stati aggiudicati i lavori sulla tratta Orsara-Bovino. Sono in corso di realizzazione i lotti della Orsara-Bovino, Canello-Frasso, Frasso-Telese, Telese-Vitulano, Apice-Hirpinia e Napoli-Canello.</p> <p><b>Palermo-Catania:</b> sono in fase di conclusione gli iter autorizzativi per il Lotto 3 (Lercara - Caltanissetta) e Lotto 4a (Caltanissetta - Enna) e si prevede di avviare le relative attività negoziali entro l'anno. È stato aggiudicato il bando per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori del lotto funzionale 5 (Dittaino-Catenanuova) e si prevede di aggiudicare entro l'anno anche la gara bandita per il lotto 4b(Enna - Dittaino)</p> <p><b>Salerno-Reggio Calabria:</b> È in corso l'iter autorizzativo per il lotto 1a Battipaglia-Romagnano ed Interconnessione con Linea Storica Battipaglia-Potenza. In data 1° agosto 2022 è stato acquisito il parere del CSLLPP relativo al PFTE ed è stato pubblicato il Decreto MiTE-MiC di compatibilità ambientale dell'opera; si è concluso, inoltre, il Dibattito Pubblico ed è in corso la Conferenza di Servizi. Si prevede di avviare entro l'anno le relative attività negoziali.</p>	●
				<p><b>Brescia-Verona-Vicenza-Padova:</b> sono in corso di realizzazione i lavori sulle tratte Brescia-Verona e Verona-Bivio Vicenza.</p> <p><b>Liguria-Alpi:</b> Sono in corso di realizzazione i lavori relativi allo scavo delle gallerie del Terzo Valico dei Giovi e agli interventi nel Nodo di Genova, con una percentuale pari, rispettivamente, all'81% e al 97% di gallerie scavate.</p> <p>Sono in corso gli iter autorizzativi per il potenziamento della linea Gallarate - Rho 1^ fase e per il quadruplicamento Pavia - Milano Rogoredo 1^ fase. Per quest'ultimo è previsto, entro l'anno, la conclusione dell'iter autorizzativo e l'avvio dell'attività negoziale</p> <p><b>Verona-Brennero:</b> si è concluso l'iter autorizzativo con Determinazione conclusiva della Conferenza di servizi e Determinazione motivata del Comitato Speciale del CSLLPP. Sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio delle attività negoziali, la cui conclusione è prevista entro settembre 2022.</p> <p><b>Roma-Pescara:</b> è stato avviato l'iter autorizzativo per i lotti prioritari, con invio al CSLLPP del PFTE e, in seguito all'acquisizione del parere, è stata avviata la Conferenza di Servizi. Il Dibattito Pubblico si è concluso e si prevede di concludere l'iter autorizzativo e di avviare le attività negoziali dei lotti prioritari entro il 2022.</p> <p><b>Orte-Falconara:</b> è stato avviato l'iter autorizzativo per il Raddoppio PM228-Castelplanio con bypass di Albacina (invio al CSLLPP del PFTE, avviata la Conferenza di Servizi e concluso il Dibattito Pubblico) e per il nuovo collegamento PM 228-Albacina. Si prevede di concludere l'iter entro l'anno 2022 e di avviare le attività negoziali per l'affidamento dei lotti prioritari entro i primi mesi del 2023.</p> <p><b>Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia:</b> relativamente alla tratta Potenza e Metaponto è stato avviato l'iter autorizzativo per gli interventi prioritari (acquisito il parere del CSLLPP sul PFTE e sono in corso VIA e Conferenza di Servizi). Per quanto attiene l'interconnessione tra la nuova linea AV SA-RC e la linea esistente Battipaglia-Potenza, sono stati avviati gli iter autorizzativi unitamente al Lotto 1a AV Sa-RC. Si prevede di concludere l'iter autorizzativo e di avviare le attività negoziali per l'affidamento della progettazione e realizzazione dell'opera entro l'anno 2022.</p>	●
M3	C1			<p><b>Investimento 1.2</b> Linee ad Alta Velocità nel Nord che collegano all'Europa</p>	
				<p><b>Investimento 1.3</b> Connessioni diagonali</p>	
				<p><b>Investimento 1.4</b> Sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)</p> <p>Nel mese di novembre 2021, RFI ha aggiudicato il primo Accordo Quadro Multi-tecnologico relativo alla progettazione esecutiva e alla realizzazione del sistema ERTMS (700 km) per le linee Sicilia, Lazio, Abruzzo e Umbria. In data 24 dicembre 2021 è stato pubblicato il secondo Accordo Quadro multi-tecnologico (4.200 km) con aggiudicazione avvenuta in data 01.06.2022. Sono stati stipulati i primi 5 contratti applicativi di progettazione (Applicazioni Generiche e 1^ Specifiche) relativi al primo Accordo Quadro. Sono in corso le attività relative all'implementazione su alcune tratte prioritarie (Breakthrough Program) che concorreranno al raggiungimento del target 2022.</p> <p>Nel secondo semestre 2022 è prevista la stipula dei primi contratti applicativi di progettazione relativi al secondo Accordo e la stipula dei primi contratti realizzativi relativi al primo Accordo Quadro.</p>	●
				<p><b>Investimento 1.5</b> Rafforzamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave</p> <p>Sono in corso le attività di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sui nodi metropolitani e direttrici principali e sono stati attivati 47 km con la Circolare Territoriale del 23 maggio 2021.</p>	●
				<p><b>Investimento 1.6</b> Potenziamento delle linee regionali – Miglioramento delle ferrovie regionali (gestione RFI)</p> <p>Con D.M. 439 del 09.11.2021 è stato effettuato il riparto di una quota parte delle risorse pari a 835,89 mln di euro. A queste vanno aggiunte le risorse relative agli interventi sulle linee "Rosarno-San Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando" (di importo pari a 60 mln di euro) e "Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale" (di importo pari a 40,11 mln di euro) che sono ricompresi nel Contratto di programma 2017-2021 tra RFI e MIMS. Per gli interventi del D.M. 439/2021 i beneficiari hanno comunicato i relativi Soggetti attuatori, i referenti regionali del procedimento, i Rup e i CUP degli interventi. In attuazione dell'art. 2, co. 4 del D.M. 439/2021 è stato emanato il decreto dirigenziale n. 225 del 12.07.2022 per il finanziamento degli interventi e l'indicazione dei corrispondenti CUP.</p>	●
				<p><b>Investimento 1.7</b> Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud</p> <p>Sono in corso le attività di progettazione dei principali nuovi interventi al Sud.</p>	●
				<p><b>Investimento 1.8</b> Miglioramento delle stazioni ferroviarie (gestite da RFI nel Sud)</p> <p>Ad oggi risultano avviati 8 progetti sui 12 previsti nell'anno tra cui Napoli Centrale, Oristano, Potenza Centrale, Reggio di Calabria Lido, Scalea S. Domenica Talao, Siracusa, Vibo Valentia Pizzo e Teramo.</p> <p>Sono in corso le attività di realizzazione su 4 stazioni: S. Severo, Giovinazzo, Milazzo e Sapri. Nel corso della seconda metà del 2022 si darà avvio alla pubblicazione dei bandi di gara per gli Accordi Quadro di realizzazione.</p>	●
M3	C2			<p><b>Investimento 2.1</b> Digitalizzazione della catena logistica</p> <p>Ai sensi dell'art. 30, co. 5 del D.L. 152/2021, il Ministero ha sottoscritto un Atto attuativo con la Società in house RAM S.p.a. che affiancherà il MIMS nell'espletamento delle funzioni di soggetto attuatore di cui all'art. 61 bis del D.L. 24 gennaio 2021, n. 1, convertito con modificazioni in L. 24 marzo 2021, n. 27, nell'implementazione della PLN in coerenza con il</p>	●

		Investimento 2.2 Digitalizzazione della gestione del traffico aereo	<p>cronoprogramma previsto dal PNRR. Entro T3/2022 saranno avviate le attività di comunicazione e promozione istituzionale dell'iniziativa PLN, coinvolgendo le parti interessate. Entro T2/2023 saranno pubblicati i bandi per l'erogazione di una prima parte dei fondi destinati alle imprese di logistica ed entro T3/2023 verranno sottoscritte le Convenzioni con le AdSP (in qualità di soggetti attuatori) affinché le stesse adeguino ed implementino i propri sistemi PCS allo standard di interoperabilità definito dalla PLN.</p> <p>Con D.M. n. 477 del 29.11.2021, registrato alla Corte dei Conti con n. 115 del 29.01.2022, sono state approvate le Convenzioni con il Gruppo Enav Spa, sottoscritte in data 25.11.2021.</p> <p>Enav Spa ha trasmesso alla Direzione competente i Cronoprogrammi degli interventi, approvati con decreto direttoriale n. 31 del 14.04.202. Sono in corso le attività di ammodernamento software propedeutiche al raggiungimento del target M3C2-6 (T4/2023) e l'attività di sviluppo per l'entrata in funzione di nuovi strumenti relativi alla digitalizzazione della gestione del traffico aereo.</p>	●
M5	C2	Investimento 6 Programma innovativo della qualità dell'abitare	<p>Con D.M. 383 del 07.10.2021 sono stati approvati gli elenchi dei beneficiari e delle proposte presentate da Regioni, Comuni e Città metropolitane.</p> <p>Con i decreti direttoriali n. 17524 del 29.12.2021 e n. 804 del 20.01.2022 sono stati individuati gli elenchi delle proposte "Pilota" e delle proposte "ordinarie" ammesse a finanziamento. Approvato lo Schema di Convenzione da stipulare con gli Enti beneficiari, nonché lo Schema di convenzione dell'Ente beneficiario con gli eventuali soggetti attuatori. Sono state firmate 158 convenzioni su 159 progetti.</p> <p>Sono state avviate le procedure necessarie per l'erogazione dell'anticipazione del 10% ed è stato erogato il pagamento per i 31 interventi a legislazione vigente, secondo la contabilità ordinaria. Entro T1 2023 è prevista la determina a contrarre degli interventi finanziati e cofinanziati con il progetto e il quadro economico validato da porre a base d'asta</p>	●
M5	C3	Investimento 1.4 Investimenti infrastrutturali per le Zone economiche speciali (con Min. Sud e Coesione	<p>Emanato il D.M. n. 492 del 03.12.2021, con l'individuazione dei progetti e dei soggetti attuatori. A marzo 2022 sono state inviate, da parte dei soggetti attuatori, alla DG competente le relazioni tecniche sulle analisi DNSH dei singoli progetti, che successivamente sono state valutate dalla DG competente con prescrizioni specifiche per i singoli progetti: per un numero molto limitato di soggetti, si attende riscontro sulle integrazioni richieste. Contestualmente, la DG ha inviato lo schema di Atto d'Obbligo per la firma da parte dei soggetti attuatori.; per quasi tutti gli Atti è avvenuta la sottoscrizione e la conseguente registrazione presso la Corte dei Conti. Entro T4 2023 è previsto il termine ultimo della fase di progettazione e l'avvio delle gare, che si stima possano concludersi entro fine 2023.</p>	●

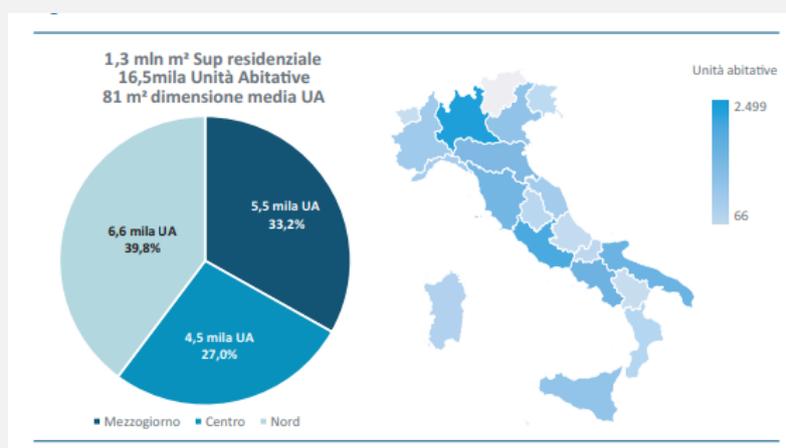
**Sono tre le milestone relative ad investimenti previsti nel 2022, di cui due già conseguite e una in scadenza a T4-2022:**

- **M5C2-19 - Programma Innovativo della Qualità dell'Abitare (PINQUA).** La milestone è stata conseguita a marzo 2022, con la firma di 158 su 159 convenzioni (di cui 151 relative a proposte ordinarie su un totale di 151 e 7 convenzioni relative a proposte pilota, su un totale di 8 ammesse al finanziamento) che coinvolgono 19 Regioni. U questa misura è stata attività l'assistenza tecnica di Invitalia a favore dei soggetti attuatori. In particolare, Invitalia ha avviato delle procedure centralizzate di affidamento lavori attraverso l'utilizzo di procedure per Accordi Quadro, a cui hanno deciso di aderire il 44% dei soggetti attuatori, con i seguenti step:
  - 11 aprile 2022: d'intesa con MIMS, ANCI, pubblicazione di 4 procedure di gara per l'aggiudicazione di Accordi Quadro multilaterali (261 interventi per un importo di oltre 820 milioni di euro);
  - 26 maggio 2022: scadenza del termine per la presentazione delle offerte da parte degli operatori economici ed avvio del processo di valutazione delle offerte;
  - 8 luglio 2022: conclusione della fase di valutazione e trasmissione dei provvedimenti di aggiudicazione agli operatori economici direttamente aggiudicatari
  - 8-18 luglio 2022: completamento della fase di attribuzione agli operatori economici anche dei «cluster risultati scoperti» nella fase precedente.

Ulteriori attività hanno riguardato le attività di verifica sulle aggiudicazioni: per circa il 98% delle aggiudicazioni sono state concluse le verifiche dei requisiti ex artt. 80 e 83 del Codice dei Contratti; per il 90% delle aggiudicazioni sono state acquisite dagli aggiudicatari le polizze e la documentazione per la sottoscrizione degli Accordi Quadro. Entro i primi giorni di ottobre Invitalia procederà alla trasmissione ai Soggetti Attuatori di: Accordi Quadro sottoscritti corredati dai relativi allegati (per Lotto Geografico/Sub-Lotto Prestazionale); atti di gara ed estratto delle disposizioni in materia di «priorità trasversali» incluse quelle DNSH (per ReGiS).

## II PINQUA

I progetti rientrati nel Piano Innovativo Nazionale per la Qualità dell’Abitare (PINQUA) prevedono la realizzazione di circa 1,3 milioni di m<sup>2</sup> di superficie residenziale per la riqualificazione/ nuova edificazione di 16,5mila unità abitative, con una dimensione media di circa 81 m<sup>2</sup>. Circa il 40% di queste è previsto nelle regioni del Nord (circa 6,6mila), dove incidono particolarmente gli interventi nella regione Lombardia (2,5mila u.a., 17 interventi). Le unità abitative realizzate garantiranno un accesso calmierato, in funzione dei canoni di edilizia sociale previsti a livello locale, a numerosi nuclei familiari. Si stima che il risparmio mensile medio per abitazione in termini di affitto rispetto ai prezzi di mercato ammonti a circa 479 euro per nucleo familiare.



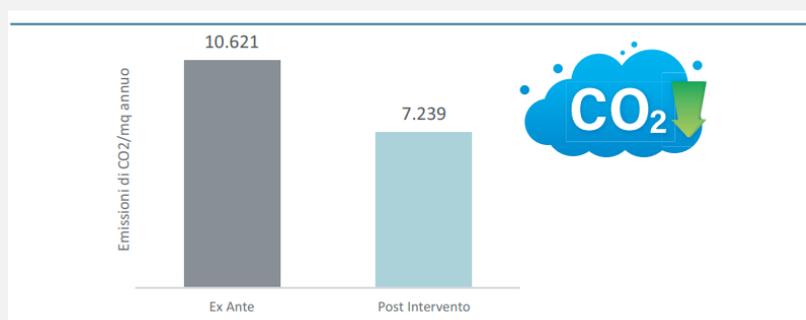
La nuova realizzazione o riqualificazione delle unità abitative riguarderà circa 11mila unità afferenti all’edilizia residenziale pubblica, ossia edifici di proprietà e/o gestione pubblica il cui canone abitativo è relazionata alla composizione, condizione e reddito dei nuclei familiari (canone sociale, canone moderato, edilizia sovvenzionata) e circa 4mila all’edilizia residenziale sociale, ossia unità abitative con canoni agevolati e non di mercato (canone agevolato, canone concordato) di cui la proprietà e/o la gestione può essere privata e/o pubblica. Le restanti avranno un’altra destinazione, tra cui alloggi per studenti, persone affette da malattie neurodegenerative, abitazioni temporanee o immobili destinati alla ricezione turistica.

Tipologia di unità abitative	Descrizione	Numero di unità	Peso percentuale
Edilizia residenziale pubblica	Edifici di proprietà e/o gestione pubblica destinati alle fasce più deboli, il cui canone abitativo è relazionata alla composizione, condizione e reddito dei nuclei familiari (canone sociale, canone moderato, edilizia sovvenzionata)	11.143	67%
Edilizia residenziale sociale	Unità abitative con canoni agevolati e non di mercato (canone agevolato, canone concordato) di cui la proprietà e/o la gestione può essere privata e/o pubblica (Edilizia Residenziale Sociale)	4.397	27%
Altro	Unità abitative con altra destinazione, tra cui alloggi per studenti, persone affette da malattie neurodegenerative, abitazioni temporanee o immobili destinati alla ricezione turistica	1.000	6%
Totale		16.540	100%

I progetti selezionati all’interno del PINQUA comprendono azioni di recupero, riqualificazione o densificazione di aree già urbanizzate, ponendo così un freno all’espansione e all’utilizzo di nuovo suolo

per raggiungere invece un risultato a “bilancio zero”. In questa direzione il programma presenta solo un 2% di superficie di nuova edificazione.

Inoltre, un’attenzione particolare viene data nei progetti al tema dell’efficientamento energetico. Considerando tutti gli interventi ammessi al finanziamento, si stima un “avanzamento” medio di classe energetica degli edifici pari a circa 4 classi. A ciò corrisponderebbe un miglioramento in termini di prestazione energetica annua pari al 38% e una conseguente riduzione del 31% di emissioni kg CO<sub>2</sub>/mq anno.



- M3C1-12 - sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS).** Questa milestone è stata conseguita in anticipo rispetto alla scadenza (T4 2022). Il traguardo prevedeva l’aggiudicazione di tutti gli appalti gestiti da RFI per la progettazione e realizzazione su tutto il territorio nazionale dell’ERTMS, per un ammontare complessivo di circa tre miliardi di euro. Nel mese di novembre 2021, è stato aggiudicato il primo Accordo Quadro multi-tecnologico relativo alla progettazione esecutiva e alla realizzazione del sistema ERTMS (700 km) per le linee Sicilia, Lazio, Abruzzo e Umbria. In data 24 dicembre 2021 è stato pubblicato il secondo Accordo Quadro Multi-tecnologico (4.200 km), che è stato successivamente aggiudicato in data 1° giugno 2022. L’investimento è volto a garantire l’interoperabilità tra le reti ferroviarie europee e il miglioramento delle prestazioni dei sistemi ferroviari in termini di capacità, sicurezza e manutenzione (vedi box di approfondimento).

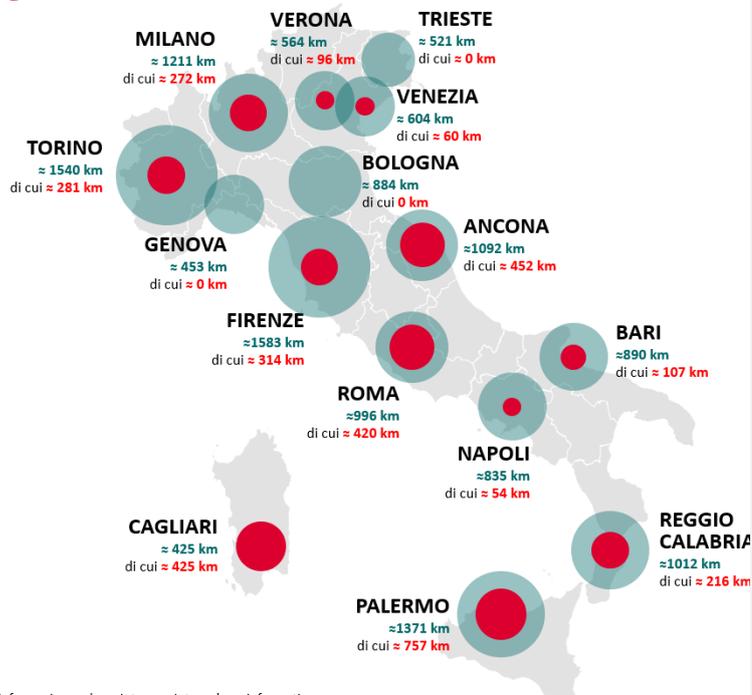
### Il Piano ERTMS

L’*European Rail Transport Management System* (ERTMS) favorisce l’interoperabilità tra operatori ferroviari provenienti da diverse nazioni e migliora le prestazioni aumentando l’affidabilità, permettendo il passaggio di un numero maggiore di treni e contribuendo a una maggiore puntualità. Inoltre, attraverso le informazioni scambiate in modo continuo via radio fra il sottosistema di terra e di bordo è possibile seguire, istante per istante, la marcia del treno fornendo al macchinista preventivamente tutte le indicazioni necessarie alla guida, con l’attivazione della frenatura d’emergenza nel caso in cui non siano rispettati tutti i parametri o la velocità del treno superi quella consentita.

Una tecnologia radio interoperabile applicata finora all’alta velocità, ma nata per essere adattabile a tutte le tipologie di linee e treni, che verrà così estesa sia alle linee regionali che alle altre linee grazie al parallelo e coordinato attrezzaggio dei treni. Questo porterà inoltre un effetto positivo sia sul piano paesaggistico, grazie all’eliminazione dei sistemi di segnalamento che oggi costeggiano i binari, che su quello ambientale, per il risparmio energetico che il sistema permette regolando al meglio la velocità, l’accelerazione e la frenatura dei treni.

## Piano ERTMS – Linee da attrezzare

- 13.980 km Piano ERTMS entro il 2036  
(Rete C, L2 Stand Alone)
- di cui 3.453 km ambito PNRR entro il 2026  
(Rete C, L2 Stand Alone)



Informazione ad uso interno - Internal use information

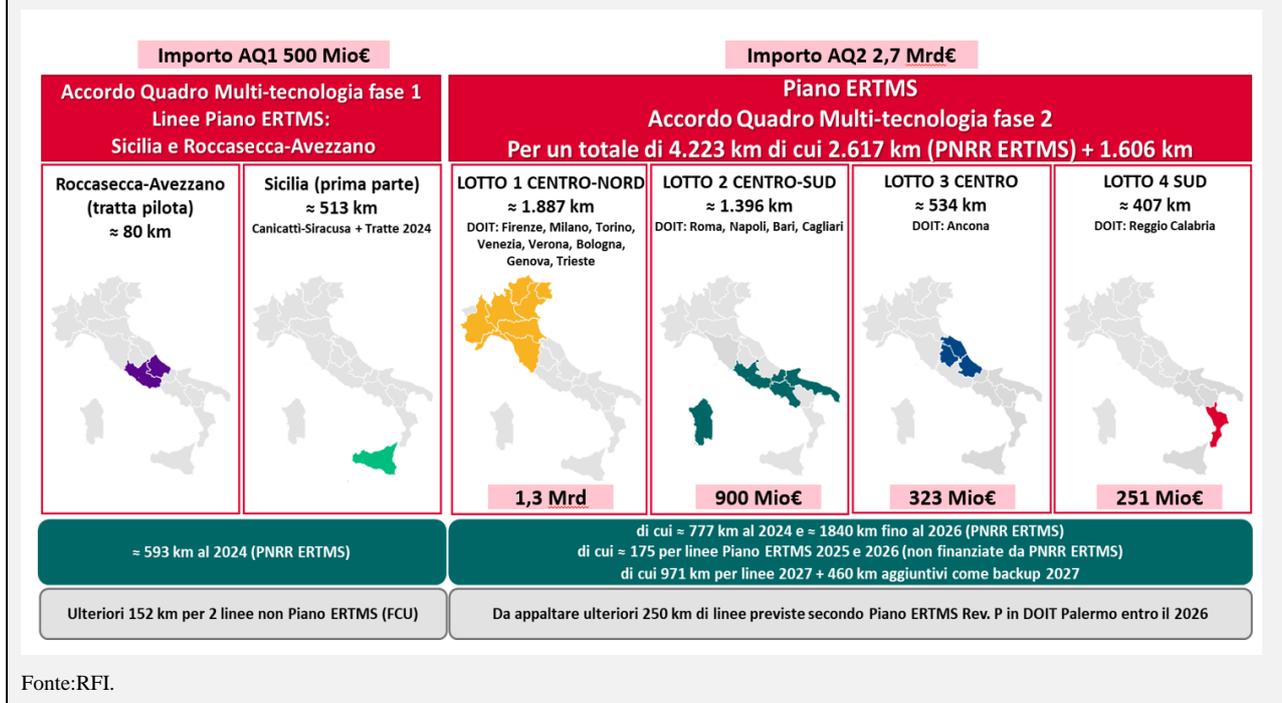
Fonte:RFI.

La Misura M3C1-I.1.4 del PNRR prevede uno stanziamento di circa tre miliardi di euro per sostenere il piano di sviluppo italiano dell'ERTMS. RFI ha concluso le procedure di affidamento relativamente ai due Accordi Quadro Multitecnologici. Il bando, lanciato a dicembre, rappresenta l'ultimo tassello dei progetti tecnologici finanziati dal PNRR e interesserà un totale di circa 4.220 chilometri di linee ferroviarie in tutta Italia. Questo si aggiunge ai lavori per l'installazione dell'ERTMS su circa 700 chilometri di linee in Sicilia, Lazio e Abruzzo e Umbria, per un valore di circa 500 milioni, già assegnati a novembre 2021. Interventi che rappresentano il completamento dell'obiettivo indicato dall'Unione Europea per la realizzazione dei progetti tecnologici finanziati dal PNRR, ossia quello di attrezzare 3.400 chilometri di rete con il sistema ERTMS entro il 2026. Inoltre, le aggiudicazioni sono in linea con l'indirizzo strategico di RFI per accelerare l'implementazione di questa tecnologia su tutta la propria rete entro il 2036.

**Il primo Accordo Quadro è stato aggiudicato a Hitachi Rail.** I lavori saranno eseguiti da un raggruppamento di imprese con capofila Hitachi Rail e imprese mandanti Alstom Ferroviaria e CEIT, costituite in associazione temporanea. **Il secondo Accordo Quadro è stato suddiviso in quattro lotti geografici** per garantire l'uniformità tecnologica del sistema:

- il primo lotto "Centro Nord" è stato assegnato a un raggruppamento di imprese che vede come capofila Hitachi Rail STS S.p.A. e come mandanti ECM S.p.A., Mer Mec STE S.r.l., Infratech Consorzio Stabile S.C.A.R.L. e Atlante S.C.P.A. per un importo di 1,3 miliardi di euro;
- il secondo lotto "Centro Sud" è stato assegnato ad Alstom Ferroviaria S.p.A. per un importo di 900 milioni di euro;
- il terzo lotto "Centro" è stato assegnato a un raggruppamento di imprese che vede come capofila Mer Mec STE S.r.l. e come mandante Salcef S.p.A. per un importo di 323 milioni di euro;

- il quarto lotto "Sud" è stato aggiudicato a un raggruppamento di imprese che vede come capofila ECM S.p.A. e come mandanti Eredi Giuseppe Mercuri S.p.A., Morelli Giorgio S.r.l., ESIM S.r.l. e Guastamacchia S.p.A. per un importo di 251 milioni di euro.



- M3C1-3 - collegamenti ferroviari ad Alta Velocità (AV) verso il Sud per passeggeri e merci** (scadenza T4 2022). Il traguardo di questo investimento prevede nel 2022 l'aggiudicazione degli appalti per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari (tratta Orsara-Bovino) e Palermo-Catania (Catenanuova-Dittaino e Dittaino-Enna). Al 30 settembre la situazione è la seguente:
  - per la linea Napoli-Bari sono già stati affidati i lavori di realizzazione per tutti i lotti PNRR;
  - per la linea Palermo-Catania sono state pubblicate a giugno le gare di appalto per il Lotto 4b (Enna-Dittaino) e per il Lotto 5 (Catenanuova-Dittaino) ed è stata aggiudicata in data 20.09.2022 la gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori del lotto funzionale 5 (Dittaino-Catenanuova). Per il Lotto 3 (Lercara-Caltanissetta) e Lotto 4a (Caltanissetta-Enna), a valle degli iter autorizzativi, si prevede di avviare le attività negoziali entro l'anno.

**Infine, nel 2022 sono previsti sette interim step europei:**

- due in ambito ferroviario, con scadenza T2 2022, sono stati raggiunti.** Si tratta della trasmissione alla CE del capitolato d'oneri che sarà incluso nei provvedimenti di aggiudicazione degli appalti relativamente ai seguenti investimenti: M3C1-3 "Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità (AV) verso il Sud per passeggeri e merci" e M3C1-12 "Sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)";

- **due sulla sperimentazione dell'idrogeno, con scadenza T2 2022, sono stati raggiunti** con l'emanazione dei due D.M. per l'individuazione dei criteri di localizzazione delle stazioni di rifornimento in ambito ferroviario e stradale;
- **tre in scadenza T3-2022:** due riguardano l'emanazione dei due decreti direttoriali per la procedura di presentazione delle domande con riferimento alle sperimentazioni per l'utilizzo dell'idrogeno nel settore ferroviario e stradale. Le bozze dei decreti sono state predisposte e che è stato avviato, su iniziativa del MIMS, un gruppo tecnico di valutazione (composto da esperti provenienti da diverse amministrazioni) per il rischio associato al trasporto e allo stoccaggio dell'idrogeno. A conclusione dei lavori, si procederà con l'emanazione dei decreti che dovranno recepire le indicazioni fornite dagli esperti in materia di sicurezza;
- **l'ultimo interim step risulta conseguito** e riguarda la predisposizione di un report sullo stato di avanzamento dei progetti relativi al rinnovo del parco ferroviario.

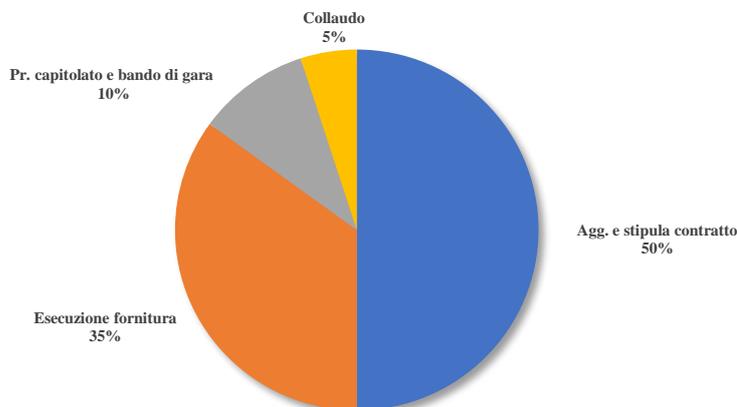
### **Il rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti (TPL) e per il servizio universale (*intercity al Sud*)**

L'intervento M2C2I4.4.2, denominato "Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale", coinvolge 22 soggetti attuatori per complessivi 26 progetti. L'intervento, che porterà all'acquisto di 50 treni e 100 carrozze, si articola in due sub-investimenti:

1. **M2C2I4.4.2a - treni per il Trasporto Pubblico Locale (TPL)**, con un budget a valere su nuove risorse PNRR pari a 500 milioni di euro (24 progetti). Sono previste, inoltre, risorse a "legislazione vigente / progetti in essere" per 200 milioni di euro per due progetti. L'investimento coinvolge 21 Regioni e Province Autonome come soggetti attuatori di primo livello.

Il 50% dei progetti si trova nella fase di aggiudicazione e stipula contratto, il 35% è in fase di esecuzione fornitura, il 10% è in predisposizione del capitolato e bando di gara e il 5% è in fase di collaudo.

#### **Avanzamento fasi M2C2 I4.4.2 - Treni verdi TPL**



2. **M2C2I4.4.2b - intercity al Sud**, con un budget a valere su nuove risorse PNRR pari a 200 milioni di euro. Per questo sub-investimento il soggetto attuatore è Trenitalia S.p.a.

Il cronoprogramma prevede che ciascuna delle Regioni e Province Autonome la cui assegnazione è superiore a 25 Mln € dovrà acquistare almeno due treni entro T4-2024 e il resto entro T2-2026. Tutte le altre Regioni e Province autonome dovranno acquistare almeno un treno entro T4-2024 e completare il programma delle forniture entro T2-2026.

Sono 11 (dei 47 complessivi) i traguardi e obiettivi relativi a investimenti di competenza del MIMS nel 2023. Di questi:

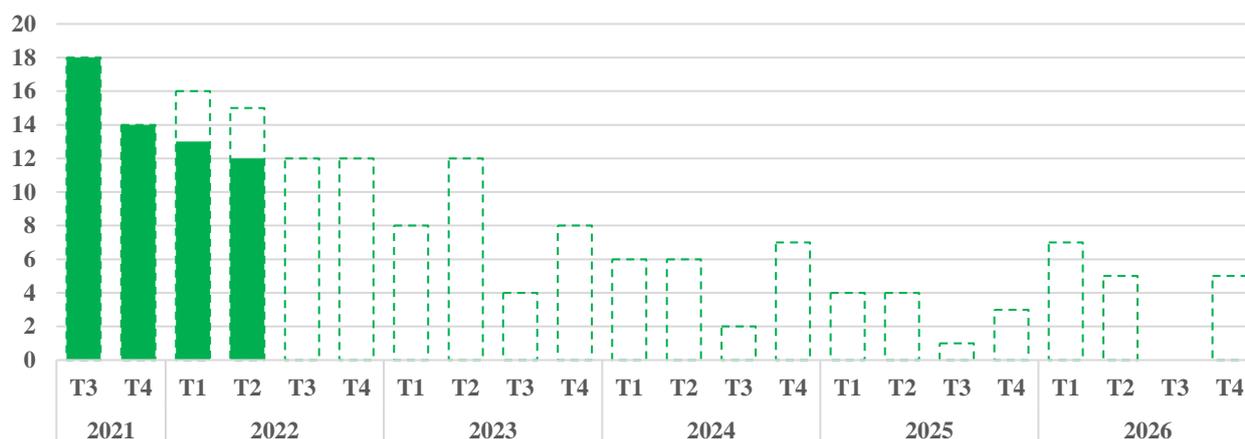
- **otto traguardi** si riferiscono all'avvio della fase di realizzazione degli investimenti e in particolare richiedono delle evidenze sull'**aggiudicazione di tutti gli appalti relativi ai seguenti progetti**:
  - **M2C2-14** - sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale (T1);
  - **M2C2-24** - rafforzamento della mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie) e sviluppo del trasporto rapido di massa (T4);
  - **M2C2-32** - rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti (T4);
  - **M2C2-33** - rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale (T2);
  - **M2C4-28** - investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico (T3);
  - **M2C2-30** - riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti (T3);
  - **M3C1-17** - potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud (T4);
- **un traguardo (M2C2-16) prevede l'assegnazione delle risorse (tramite D.M.) per la sperimentazione dell'idrogeno nel trasporto ferroviario (T1);**
- **tre prevedono obiettivi quantitativi da realizzare.** Si tratta di:
  - **M2C2-22** - rafforzamento della mobilità ciclistica (Piano nazionale delle ciclovie). Realizzazione di 200 km di piste ciclabili urbane aggiuntive (T4);
  - **M3C2-6** - digitalizzazione della gestione del traffico aereo: attivazione di un sistema di gestione del traffico aereo completamente digitalizzato e operativo in almeno 13 siti tra aeroporti, enti di controllo di avvicinamento (APP) e centri di controllo di area (ACC) (T4);
  - **M5C3-12** - investimenti infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES). Inizio dei relativi lavori per almeno: 22 interventi di collegamento di "ultimo miglio", 15 interventi di digitalizzazione della logistica e lavori di efficientamento energetico e ambientale, 4 interventi di potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti (T4).

### 3. Investimenti previsti dal Piano Nazionale Complementare

Complessivamente, sono 170 i target previsti dal Piano Complementare (PNC) relativi a 22 investimenti e sub-investimenti di competenza del MIMS di cui: 32 nel 2021; 56 nel 2022; 32 nel 2023; 21 nel 2024; 12 nel 2025; 17 nel 2026. **Nel 2021, sono stati raggiunti tutti i 32 obiettivi, mentre per quel che riguarda il primo semestre 2022 sono stati conseguiti 25 dei 31 assegnati e riprogrammati i 6 target restanti** con l'obiettivo di allineamento al cronoprogramma entro la fine dell'anno.

Nel frattempo, è intervenuto il Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 1° agosto 2022, che, a causa del sopravvenuto quadro macroeconomico nazionale e internazionale, ha concesso la possibilità che gli adempimenti stabiliti dal PNC per ciascuno dei primi tre trimestri 2022 siano realizzati entro il trimestre successivo.

Figura 2 – Target per investimenti nel PNC di competenza del MIMS



Nel 2022 risultano conseguiti gli obiettivi relativi a:

- **rinnovo dei bus:** avvio delle erogazioni ai soggetti beneficiari (1 target);
- **rinnovo delle flotte navi TPL per lo Stretto di Messina:** completamento dell'ibridizzazione della Iginia, prima nave per il traghettamento dei treni (1 target);
- **infrastrutture GNL (micro-liquefattori) e navi bunkerine:** emanazione del DM 121 del 27 giugno 2022 per individuazione dei criteri di finanziamento a valle dell'autorizzazione della Comunità europea sul tema degli aiuti di Stato. È in corso la valutazione delle domande pervenute entro il 10 settembre. Si prevede di concludere la procedura entro il prossimo mese di ottobre (2 target);
- **rafforzamento delle linee ferroviarie regionali:** emanazione del Decreto Direttoriale per il trasferimento delle risorse e pubblicazione dei bandi per il 38% dei lavori (1 target);
- **rinnovo materiale rotabile – mezzi intermodali** (locotrattori, transtainer/gru): individuazione dei beneficiari e avvio della procedura per la concessione dei contributi (2 target);

- **“strade sicure” - monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24-A25):** sottoscrizione dei contratti per gli obiettivi “ponti e viadotti” e “smart road” (3 target);
- **“strade sicure” - monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale:** approvazione dei piani operativi di Anas e sottoscrizione dei protocolli d’intesa relativi ai concessionari autostradali beneficiari del contributo (1 target);
- **interventi portuali - resilienza, aumento selettivo capacità e accessibilità, efficienza energetica e cold ironing:** sono stati emessi nel 2021 i decreti di assegnazione delle risorse e le risorse finanziarie sono state trasferite ai soggetti attuatori. Attualmente sono stati pubblicati bandi di gara per l’affidamento del 35,48% delle risorse (target al 30%). Per quanto riguarda gli investimenti nel *cold ironing*, si segnala che è stato sottoscritto tra MIMS e CDP un piano delle attività per il supporto tecnico che include, tra le linee di investimento, l’elettrificazione delle banchine dei porti (10 target);
- **Strategia Nazionale Aree Interne:** approvazione dei piani di intervento (2 target);
- **“Sicuro, Verde e Sociale” - riqualificazione dell’edilizia pubblica:** le stazioni appaltanti ha affidato la progettazione degli interventi (2 target).

**Dei sei target ancora da conseguire, cinque fanno riferimento ad interventi per i quali, pur essendo stati definiti i criteri di ammissibilità e finanziamento, non sono stati ancora emanati i provvedimenti attuativi a causa della mancanza di autorizzazione della Commissione europea, attesa a breve. In particolare, per quel che riguarda:**

- **il rinnovo navi verdi (“navigazione green”) - upgrading e refitting ambientale della flotta:** il decreto interministeriale MIMS e MEF per l’individuazione dei criteri di ammissibilità al finanziamento è stato emanato il 12 ottobre 2021 e la notifica è stata effettuata in data 28 dicembre 2021. In data 15 settembre 2022 la Commissione Europea ha comunicato di non avere ulteriori commenti sul decreto interministeriale. Pertanto, il 21 settembre 2022, è stato pubblicato il DM che indica le modalità di presentazione delle domande per il riconoscimento del contributo e le condizioni di erogazione dello stesso la cui scadenza è fissata il 21 novembre 2022 (1 target);
- **il rinnovo del materiale rotabile e infrastruttura trasporto ferroviario merci - locomotori interoperabili e carri:** il 13 ottobre 2021 è stato emanato il DM di concerto con il MEF con le modalità per la concessione dei contributi per il finanziamento. A seguito della notifica inviata richiesta in data 9 settembre 2021, la Commissione ha manifestato l’intendimento di accorpate il decreto con l’analogo decreto rottamazione carri (notificato a luglio 2021). La DG ha predisposto, quindi, una nuova bozza di decreto che unifica le due misure, che è stata condivisa con il MEF ed è in corso di emanazione. Al conseguimento dell’autorizzazione della Commissione Europea sarà avviata la procedura di concessione dei contributi e saranno individuati i beneficiari (3 target);
- **infrastruttura per il trasporto ferroviario merci - raccordi ferroviari:** è stato emanato in data 21 dicembre 2021 il DM che individua gli interventi e assegna le risorse a RFI. L’intervento è all’esame della Commissione Europea per l’autorizzazione del regime di aiuti di Stato (1 target).

**L'ultimo target è relativo all'aggiudicazione della gara per l'acquisto di tre mezzi navali (TPL) per l'attraversamento dello Stretto di Messina.** In risposta al primo bando, a causa dell'aumento dei costi energetici e delle materie prime, nonostante l'interesse da parte degli operatori di settore, non è stata presentata alcuna offerta. Conseguentemente, il 21 giugno RFI ha pubblicato una nuova procedura di gara per l'acquisto di due mezzi navali con l'opzione per un terzo, da finalizzare in base alle disponibilità di ulteriori risorse identificabili nel Contratto di Programma RFI 2022 – 2026. La scadenza del bando, originariamente prevista il 30 settembre 2022, è stata prorogata di 30 giorni per garantire una maggiore partecipazione e la presentazione di proposte tecnicamente fattibili.

*Tabella 4 – Investimenti nel Piano Complementare di competenza MIMS per cui sono previsti target da raggiungere entro T4 2022*

Cod.	Misura	Investimento/ Sub- investimento	Traguardi 2022			Stato attuazione	
			I trim.	II trim.	IV trim.		
M2C2	Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi- BUS	Acquisto bus	Erogazione anticipazione ai soggetti beneficiari		Sottoscrizione dei contratti*	Decreto MIMS di riparto risorse fra le Regioni del 2 agosto 2021, n.315. Registrato alla Corte dei Conti. Emanato D.D. per erogazione delle risorse in forma di anticipazione.	●
M2C2	Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi- NAVI	Rinnovo della flotta navale mediterranea Sub 1a Upgrading nuove navi	Decreto ministeriale per individuazione criteri di ammissibilità al finanziamento; emanazione bando (dopo autorizzazione UE)		Individuazione beneficiari e stipula degli accordi procedurali*	Decreto MIMS 290 del 21 settembre 2021 per la presentazione delle domande e le modalità di erogazione dei contributi. Scadenza prevista il 21 novembre 2022.	●
M2C2	Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi- NAVI	Rinnovo della flotta navale mediterranea Sub 1b Retrofit Navi	Decreto ministeriale per individuazione criteri di ammissibilità al finanziamento; emanazione bando (dopo autorizzazione UE)		Individuazione beneficiari e stipula degli accordi procedurali*	Decreto MIMS 290 del 21 settembre 2021 per la presentazione delle domande e le modalità di erogazione dei contributi. Scadenza prevista il 21 novembre 2022.	●
M2C2	Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi- NAVI	Stretto di Messina Sub 2a Acquisto navi	Pubblicazione del bando di gara per acquisto delle 3 nuove unità navali veloci.	Aggiudicazione gara per acquisto delle 3 nuove unità navali veloci.	Avvio dei lavori progettazione*	Inseriti interventi nell'aggiornamento 20/21 del CdP RFI, approvato dal CIPESS il 27/07/21, registrato alla Corte dei Conti. Ribandita la gara il 21 giugno 2022 (per un lotto di 2 navi).	●
M2C2	Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi- NAVI	Stretto di Messina (CdP RFI) Sub 2b Ibridizzazione navi		Completamento Ibridizzazione Nave Iginia prima nave traghettamento treni		La nave Iginia è entrata in servizio il 7 marzo 2022 ed è operativa per i servizi di traghettamento dei treni per passeggeri e merci sullo Stretto. Obiettivo conseguito.	●
M2C2	Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - NAVI	Infrastrutture GNL Sub 3a Micro liquefattori	Decreto ministeriale per individuazione criteri di ammissibilità al finanziamento; emanazione bando (dopo autorizzazione UE)		Individuazione beneficiari e stipula degli accordi procedurali*	Decreto MIMS n.388 del 12 ottobre 2021 per l'individuazione dei criteri di ammissibilità al finanziamento, registrato alla Corte dei Conti. Ricevuta autorizzazione UE il 06.05.2022. Emanato il bando per le richieste di finanziamento con D.M. 121 del 27.06.2022, con termine per la presentazione delle domande fissato al 10.09.2022.	●
M2C2	Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - NAVI	Infrastrutture GNL Sub 3b Navi bunkerine	Decreto ministeriale per individuazione criteri di ammissibilità al finanziamento; emanazione bando (dopo autorizzazione UE)		Individuazione beneficiari e stipula degli accordi procedurali*	Decreto MIMS n.388 del 12 ottobre 2021 per l'individuazione dei criteri di ammissibilità al finanziamento, registrato alla Corte dei Conti. Ricevuta autorizzazione UE il 06.05.2022. Emanato il bando per le richieste di finanziamento con D.M. 121 del 27.06.2022, con termine per la presentazione delle domande fissato al 10.09.2022.	●
M2C3	Sicuro, verde e sociale: riqualificazione edilizia residenziale pubblica	Riqualificazioni e edilizia residenziale pubblica	(i) Trasmissione della programmazione degli interventi da parte delle Regioni al MIMS e al Dipartimento Casa Italia con conseguente adozione del Decreto MIMS, di concerto con Casa Italia, di approvazione della programmazione; (ii) Individuazione delle stazioni appaltanti (centrali uniche di committenza nazionali, regionali)	Affidamento da parte della stazione appaltante della progettazione degli interventi	Approvazione della progettazione finale ed esecutiva da parte delle stazioni appaltanti*  pubblicazione bandi di gara	Acquisita il 4 agosto 2021 intesa in Conferenza unificata. Firmato Dpcm il 15 settembre 2021. Registrato alla Corte dei Conti.  Sono stati pubblicati i bandi da parte di tutte le Regioni e PA per l'individuazione delle proposte da parte degli ex Istituti autonomi case popolari, dei Comuni e degli enti di edilizia residenziale pubblica aventi le stesse finalità degli ex Istituti autonomi case popolari. È stato firmato in data 30 marzo il D.D. 52/2022 di intesa con il Dip. Casaitalia	●



			o enti locali) da parte delle Regioni.			per approvazione piano interventi. Affidata la progettazione degli interventi di cui all'allegato A del D.D. 52/2022.	
M3C1	Rafforzamento delle linee ferroviarie regionali	Rafforzamento delle linee ferroviarie regionali	D.D. di trasferimento delle risorse a titolo di anticipazione alle regioni. Pubblicazione dei bandi di gara per il 38% dei lavori		Stipula contratti e avvio lavori per il 38% dell'importo complessivo dell'intervento e pubblicazione dei bandi di gara da parte di tutte le stazioni appaltanti	In data 27.07.21 è stata acquisita l'intesa sullo schema di decreto del MIMS che definisce modalità e procedure per assegnazione risorse del Fondo Investimenti. Per quanto riguarda le risorse del Piano complementare l'intesa in Conferenza Unificata è stata acquisita il 4 agosto 2021. A seguito dell'identificazione dei CUP sono stati emanati i D.M. MIMS n.363 e 364 del 23/09/21, in corso di registrazione alla Corte dei Conti. Sono stati pubblicati i bandi di gara per il 38% dei lavori ed emanato il D.D. per trasferimento delle risorse ad eccezione di tre regioni. Decreto MIMS di concerto con il MEF, con cui sono individuati i criteri e le modalità per la concessione dei contributi per il finanziamento, del 13.10.21, n. 395, registrato alla Corte dei Conti. Dopo interlocuzioni con la Commissione, è in corso di emanazione un nuovo decreto che unifica tale misura con l'analogo decreto rottamazione carri (notificato a luglio 2021).	●
M3C1	Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci	Sub 1a Locomotori interoperabili, carri	Avvio della procedura di concessione dei contributi dopo autorizzazione UE	Individuazione beneficiari locomotori e carri	D.M. assegnazione delle risorse per l'acquisto dei mezzi ai beneficiari*  avvio procedure di acquisto		●
M3C1	Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci	Sub 1b Raccordi ferroviari		Trasferimento risorse a RFI per elettrificare i raccordi intermodali		Emanato Decreto MIMS del 21.12.2021, n. 521 per assegnazione risorse ad RFI e avviata progettazione delle elettrificazioni dei raccordi. In attesa dell'autorizzazione CE dopo notifica in tema Aiuti di Stato.	●
M3C1	Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci	Sub 2 Mezzi di trasporto intermodali transtainer, gru, locotrattori	Avvio della procedura di concessione dei Contributi dopo autorizzazione UE	Individuazione beneficiari mezzi Intermodali	D.M. assegnazione delle risorse per l'acquisto dei mezzi ai beneficiari*  avvio procedure di acquisto	Decreto MIMS di concerto con il MEF, criteri e modalità per la concessione dei contributi per il finanziamento, del 28.10.21, n. 412, registrato alla Corte dei Conti. La procedura per la presentazione delle istanze di ammissione ai contributi è scaduta il 3 maggio 2022, come previsto dal D.D. del 12.01.22, n. 1. La commissione di valutazione ha individuato i relativi beneficiari.	●
M3C1	Strade sicure – sicurezza e monitoraggio ponti-viadotti-tunnel A24-A25	Ponti e viadotti	Avvio della procedura di affidamento per operazioni di monitoraggio dinamico	Aggiudicazione del contratto per le attività di monitoraggio dinamico	Redazione del progetto Interventi adeguamento 16 ponti e viadotti e avvio lavori di installazione dispositivi di monitoraggio*  20 ponti e viadotti monitorati	Decreto MIMS del 30.09.21, n. 369 che assegna le risorse al Commissario Straordinario. Emanato bando Smart Road il 28.09.21. Definito programma operativo generale degli interventi del Commissario Straordinario. L'ordinanza 1 del 27/09/21 approva la convenzione con Italferr per le attività di supporto al commissario ex art. 206 del DL 34 / 2020; L'ordinanza 2 del 27/09/21 approva l'avviso di indizione gara per la componente Smart Road e mandato ad ITALFERR a pubblicarlo. L'ordinanza 3 del 30/09/21 approva il programma generale degli interventi sulle autostrade a valere sulle somme PC dedicate. Bando pubblicato il 29.12.21 su GURI. Aggiudicato il contratto per le attività di monitoraggio dinamico.	●
M3C1	Strade sicure – sicurezza e monitoraggio ponti-viadotti-tunnel A24-A25	Smart Road		Aggiudicazione del contratto	Avvio dei lavori di installazione dispositivi per smart road*	Decreto MIMS del 30.09.21, n. 369 che assegna le risorse al Commissario Straordinario. Emanato bando Smart Road il 28.09.21. Definito programma operativo generale degli interventi del Commissario Straordinario. L'ordinanza 1 del 27/09/21 approva la convenzione con Italferr per le attività di supporto al commissario ex art. 206 del DL 34 / 2020; L'ordinanza 2 del 27/09/21 approva l'avviso di indizione gara per la componente Smart Road e mandato ad ITALFERR a pubblicarlo. L'ordinanza 3 del 30/09/21 approva il programma generale degli interventi sulle autostrade a valere sulle somme PC dedicate. Bando pubblicato il 29.12.21 su GURI e aggiudicato.	●



<b>M3C1</b>	Strade sicure – sicurezza e monitoraggio ponti-viadotti-tunnel A24-A25	Traforo del Gran Sasso	Non vi sono obiettivi da raggiungere in questo trimestre	Non vi sono obiettivi da raggiungere in questo trimestre	Pubblicazione del bando di gara per l'esecuzione dei lavori di adeguamento ed efficientamento	
<b>M3C1</b>	Strade sicure – sicurezza e monitoraggio tecnologico per il controllo da remoto di ponti e viadotti rete SNIT di 1° livello (strade statali e autostrade)			(i) Decreto direttoriale di approvazione dei Piani operativi predisposti da Anas; (ii) Protocolli d'intesa di approvazione dei Piani operativi predisposti dai gestori delle tratte autostradali	Avvio procedura di affidamento dei lavori	Emanato il D.M. n. 522 del 21.12.2021 di ripartizione delle somme tra gli enti gestori. Pubblicato in G.U. il DM 93 del 12.04.2022 di approvazione del riparto delle risorse. Emanato il decreto direttoriale di approvazione dei Piani operativi predisposti da Anas e sottoscritti i protocolli di intesa relativi ai concessionari autostradali beneficiari del contributo.
<b>M3C2</b>	Sviluppo accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici		Trasferimento risorse a soggetti attuatori	Pubblicazione da parte delle Autorità di sistema portuale dei bandi di gara per la realizzazione del 30% delle opere /esecuzione dei lavori	Aggiudicazione delle procedure di gara e avvio lavori per un valore pari al 30% del finanziamento complessivo	Decreti MIMS del 13.08.21, n. 330 e del 17.08.21, n. 332, di assegnazione risorse, registrati alla Corte dei Conti. DM Fondo Investimenti 2021 (400mln) acquisito parere del CIPESS il 3 novembre; il decreto sarà emanato dopo la registrazione alla Corte dei Conti della delibera CIPESS del 3 novembre. Effettuato trasferimento risorse 2021 ai soggetti attuatori. L'obiettivo è raggiunto perché sono stati pubblicati i bandi di gara del 35,48% delle risorse ripartite dal DM 13.08.21, n.330, pari a 1.006,15 mln.
<b>M3C2</b>	Aumento selettivo della capacità portuale		Trasferimento risorse a soggetti attuatori	Pubblicazione da parte delle Autorità di sistema portuale dei bandi di gara per la realizzazione del 30% delle opere /esecuzione dei lavori	Aggiudicazione delle procedure di gara e avvio lavori per un valore pari al 30% del finanziamento complessivo	Decreti MIMS del 13.08.21, n. 330 e del 17.08.21, n. 332, di assegnazione risorse, registrati alla Corte dei Conti. DM Fondo Investimenti 2021 (400mln) acquisito parere del CIPESS il 3 novembre; il decreto sarà emanato dopo la registrazione alla Corte dei Conti della delibera CIPESS del 3 novembre. Effettuato trasferimento risorse 2021 ai soggetti attuatori. L'obiettivo è raggiunto perché sono stati pubblicati i bandi di gara del 35,48% delle risorse ripartite dal DM 13.08.21, n.330, pari a 1.006,15 mln.
<b>M3C2</b>	Ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale		Trasferimento risorse a soggetti attuatori	Pubblicazione da parte delle Autorità di sistema portuale dei bandi di gara per la realizzazione del 30% delle opere /esecuzione dei lavori	Aggiudicazione delle procedure di gara e avvio lavori per un valore pari al 30% del finanziamento complessivo	Decreti MIMS del 13.08.21, n. 330 e del 17.08.21, n. 332, di assegnazione risorse, registrati alla Corte dei Conti. DM Fondo Investimenti 2021 (400mln) acquisito parere del CIPESS il 3 novembre; il decreto sarà emanato dopo la registrazione alla Corte dei Conti della delibera CIPESS del 3 novembre. Effettuato trasferimento risorse 2021 ai soggetti attuatori. L'obiettivo è raggiunto perché sono stati pubblicati i bandi di gara del 35,48% delle risorse ripartite dal DM 13.08.21, n.330, pari a 1.006,15 mln.
<b>M3C2</b>	Efficientamento energetico		Trasferimento risorse a soggetti attuatori	Pubblicazione da parte delle Autorità di sistema portuale dei bandi di gara per la realizzazione dell'opera /esecuzione dei lavori	Non ci sono obiettivi per il terzo e il quarto trimestre 2022	Decreti MIMS del 13.08.21, n. 330 e del 17.08.21, n. 332, di assegnazione risorse, registrati alla Corte dei Conti. DM Fondo Investimenti 2021 (400mln) acquisito parere del CIPESS il 3 novembre; il decreto sarà emanato dopo la registrazione alla Corte dei Conti della delibera CIPESS del 3 novembre. Effettuato trasferimento risorse 2021 ai soggetti attuatori. L'obiettivo è raggiunto perché sono stati pubblicati i bandi di gara del 35,48% delle risorse ripartite dal DM 13.08.21, n.330, pari a 1.006,15 mln.
<b>M3C2</b>	Elettrificazione delle banchine ( <i>cold ironing</i> )		Trasferimento risorse a soggetti attuatori	Pubblicazione da parte delle Autorità di sistema portuale dei bandi di gara per la realizzazione del 30% delle	Aggiudicazione delle procedure di gara e avvio lavori per un valore pari al 30% del finanziamento complessivo	Decreti MIMS del 13.08.21, n. 330 e del 17.08.21, n. 332, di assegnazione risorse, registrati alla Corte dei Conti. DM Fondo Investimenti 2021 (400mln) acquisito parere del CIPESS il 3 novembre; il decreto sarà emanato dopo la registrazione alla Corte dei Conti della delibera CIPESS del 3 novembre. Effettuato trasferimento risorse 2021 ai soggetti attuatori. L'obiettivo è

			opere /esecuzione dei lavori	raggiunto perché sono stati pubblicati i bandi di gara del 35,48% delle risorse ripartite dal DM 13.08.21, n.330, pari a 1.006,15 mln. Sottoscritto in data 14.04.2022 tra MIMS e CDP un piano delle attività per il supporto tecnico che include tra le linee di investimento l'elettrificazione delle banchine dei porti.
<b>MSC3</b>	Strategia Nazionale Aree Interne – accessibilità e sicurezza delle strade	Predisposizione, da parte dei soggetti attuatori, dei piani operativi di intervento	Approvazione dei Piani di intervento da parte delle Autorità centrali	Predisposizione dei progetti da parte dei soggetti attuatori*  pubblicazione dei bandi di gara per la realizzazione degli interventi  Decreto MIMS di concerto con il Ministero del sud e la coesione territoriale e il MEF di riparto delle risorse per aree interne, del 13.10.21, n. 394, registrato alla Corte dei Conti. Convocate le Assemblee dei Sindaci delle 72 Aree interne per la scelta degli interventi e approvati i piani di intervento da parte delle Autorità centrali.

\* Obiettivi del terzo trimestre prorogati al quarto in forza del DM Mef 1° agosto 2022

#### 4. La ripartizione delle risorse assegnate

Sul piano della governance interna, il MIMS ha deciso di affrontare in maniera sistemica e unitaria gli interventi alimentati dai diversi canali di finanziamento. Questo approccio garantisce un elevato livello di integrazione dei filoni progettuali, anche al fine di assicurare la maggiore efficienza possibile nelle attività di implementazione degli interventi. Complessivamente, il **quadro di interventi MIMS** di competenza diretta e indiretta è pari a **61,5 miliardi di euro**, di cui **40,5 miliardi di euro finanziati dal NGEU** (vedi appendice per la lista completa degli interventi).

**Al 30 settembre 2022, il MIMS ha sostanzialmente concluso le procedure di assegnazione delle risorse di sua competenza diretta e indiretta.** Si segnala, infatti, che sebbene la seconda finestra temporale prevista per l'investimento nelle reti di distribuzioni idriche si concluda ad ottobre, le proposte complessivamente presentate nella prima finestra temporale potrebbero consentire in ogni caso di assorbire l'intero importo assegnato alla misura (la ripartizione definitiva avverrà a dicembre con la pubblicazione della graduatoria finale).

Tabella 5 - Risorse attivate grazie ad atti di ripartizione e assegnazione da parte del MIMS

Forma di finanziamento	Amministrazione competenze	Risorse complessive (€mln)	Risorse ripartite/assegnate (€mln)	% sul totale
<b>PNRR</b>	MIMS	40,2	40,2	40,2
	MIMS + altre Amm.	0,3	0,3	100
	<b>Totale PNRR</b>	<b>40,5</b>	<b>40,5</b>	<b>100,0%</b>
<b>PC + D.L. 59/2021</b>	MIMS	20,4	20,4	100
	MIMS + altre Amm.	0,6	0,6	100
	<b>Totale PC e D.L. 59/2021</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>100,0%</b>
<b>PNRR + PC + D.L. 59/2021</b>	MIMS	60,6	59,7	98,7
	MIMS + altre Amm.	0,9	0,9	100
	<b>Totale</b>	<b>61,5</b>	<b>61,5</b>	<b>100,0%</b>

Nota: I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali. Nelle risorse PNRR di competenza diretta del MIMS sono incluse quelle relative all'intervento per le Reti di distribuzione idrica (con Arera, Min. Sud e Coesione) pari a € 482 mln finanziato a valere su fondi REACT EU.

Nella scelta degli investimenti il MIMS ha scelto di privilegiare gli interventi che potessero avere impatti significativi sulla transizione ecologica, in coerenza con le linee strategiche definite al livello europeo. Da questo punto di vista è importante sottolineare come il NGEU impone uno schema di *screening ex ante* degli investimenti basato su due livelli complementari: il **tagging climatico** e il **DNSH**. Il primo è utilizzato per quantificare l'ammontare delle risorse che contribuiscono direttamente alla transizione ecologica (impatto positivo) e per verificare il target complessivo assegnato dalla Commissione, che prevede un'allocazione di almeno il 37% dei finanziamenti dedicati a questo obiettivo. Il secondo è funzionale alla minimizzazione degli impatti ambientali negativi e implica che tutte le misure devono poter dimostrare – sia nella fase di programmazione/progettazione sia nella fase di realizzazione – di non arrecare danni significativi all'ambiente rispetto ai sei obiettivi prioritari e ai relativi criteri tecnici (c.d. *technical screening criteria*) definiti nell'ambito del regolamento europeo sulla Tassonomia degli investimenti sostenibili. Il rispetto del DNSH è vincolante nell'ambito degli investimenti finanziati direttamente dal PNRR, mentre per quanto riguarda quelli del PNC, pur non essendoci un obbligo formale di *compliance*, il MIMS ha scelto di mutuare, con opportune calibrature, gli stessi principi al fine di rendere il portafoglio complessivo degli investimenti di propria competenza sostanzialmente “neutro” dal punto di vista di impatti negativi sull'ambiente. Nel settore stradale, ad esempio, con la recente emanazione delle relative “Linee guida operative per la valutazione delle opere pubbliche”<sup>1</sup> si sono definiti i criteri DNSH applicabili per gli investimenti che prevedono la realizzazione di nuove strade o la loro manutenzione.

In considerazione di questi elementi, si può stimare che, a livello complessivo, il **71% delle risorse PNRR e PNC di competenza del MIMS è dedicato al contrasto al cambiamento climatico, mentre se si considerano solo i fondi PNRR la quota sale al 75,5%**<sup>2</sup>. Rientrano nel c.d. “*tagging climatico*” il 100% degli investimenti per le principali arterie ferroviarie (corridoi TEN-T, Alta Velocità, diagonali), il rinnovo del materiale rotabile e del TPL in chiave ecologica (mezzi elettrici o a idrogeno) e relative infrastrutture, il trasporto rapido di massa e le ciclovie. Inoltre, viene “contabilizzata” anche una parte degli investimenti (40%) in infrastrutture idriche, le spese per l'ERTMS, elettrificazione delle linee ferroviarie, la riqualificazione delle stazioni e i programmi di efficienza energetica degli edifici pubblici inseriti nel PNC. Rientrano nel restante 29%, interventi che, pur rispettando il principio DNSH, non possono essere classificate direttamente come risorse che contribuiscono in maniera “sostanziale” alla transizione ecologica. Per quanto riguarda il PNRR, si tratta in particolare degli investimenti per la digitalizzazione dei sistemi logistici e aeroportuali, il PINQuA e le infrastrutture per le ZES<sup>3</sup>. Per quanto riguarda il PNC, rientrano in questa categoria: il miglioramento dell'accessibilità stradale delle Aree Interne, la misura “Strade sicure” per il monitoraggio tecnologico e digitale della rete, il rinnovo del materiale ferroviario (locotrattori,

---

<sup>1</sup> Cfr. <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/opere-stradali-adottate-le-linee-guida-operative-per-la-valutazione-e-la>

<sup>2</sup> Stima effettuata con la metodologia *Climate and Environmental Tracking* del Regolamento UE 2021/241.

<sup>3</sup> C'è da notare che l'applicazione puntuale della metodologia prevista dalla Commissione (cfr. nota 2) non ha permesso di inserire, nella fase *ex ante*, il programma PINQuA nella contabilizzazione degli interventi che contribuiscono (in tutto o in parte) positivamente alla transizione ecologica, sebbene gli investimenti ammessi a finanziamento evidenziando impatti positivi in tema di efficientamento energetico degli edifici. Stesso ragionamento è valido per la misura “infrastrutture per le ZES” che, pur contenendo interventi di adattamento ai cambiamenti climatici nelle aree portuali, attualmente non rientrano in tale contabilizzazione.

transtainer, gru)<sup>4</sup>, il rinnovo degli autobus extra-urbani<sup>5</sup>, il rinnovo della flotta con navi GNL e relative infrastrutture di approvvigionamento<sup>6</sup> e gli interventi sull’edilizia penitenziaria<sup>7</sup>.

In termini di allocazione territoriale, **al Sud viene assegnato circa il 55% delle risorse del NGEU. Tale percentuale sale al 61% se si considerano esclusivamente le “nuove risorse”** messe a disposizione dal piano europeo, in quanto la percentuale delle risorse già assegnate a legislazione vigente e confluite nel PNRR risentiva del ruolo preponderante del Centro-Nord nelle decisioni di investimento assunte nel passato.

Tabella 6 – Interventi PNRR di competenza diretta del MIMS

Missione	Componente	Investimento	Importo finanziamento a valere su PNRR [mld euro]	di cui aggiuntivi [mld euro]
M2	C2	Investimento 3.3 Sperimentazione dell’idrogeno per il trasporto stradale	0,230	0,230
		Investimento 3.4 Sperimentazione dell’idrogeno per il trasporto ferroviario	0,300	0,300
		Investimento 4.1 – Rafforzamento mobilità ciclistica (Piano nazionale delle ciclovie)	0,400	0,250
		Sub-investimento 4.1.1 Ciclovie turistiche		
		Investimento 4.1 – Rafforzamento mobilità ciclistica (Piano nazionale delle ciclovie)	0,200	0,150
		Sub-investimento 4.1.2 Ciclovie urbane		
		Investimento 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)	3,600	2,200
		Investimento 4.4.1 Rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti	2,415	1,915
		Investimento 4.4.2 Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale – Rinnovo treni TPL	0,600	0,500
		Investimento 4.4.2 Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale – Rinnovo intercity al Sud	0,200	0,200
Investimento 5.3 Supporto alla filiera dei bus elettrici	0,300	0,250		
M2	C4	Investimento 4.1 Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell’approvvigionamento idrico	2,000	0,900
		Investimento 4.2 Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell’acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti	0,900	0,900
<b>PARZIALE MISSIONE 2</b>			<b>11,145</b>	<b>7,795</b>
M3	C1	Investimento 1.1 Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci	4,640	2,117
		Investimento 1.2 Linee ad Alta Velocità nel Nord che collegano all’Europa	8,570	2,351
		Investimento 1.3 Connessioni diagonali	1,580	1,561
		Investimento 1.4 Sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)	2,970	2,700
		Investimento 1.5 Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave	2,970	0,798
		Investimento 1.6 Potenziamento delle linee regionali	0,836	0,836
		Investimento 1.6 Miglioramento delle ferrovie regionali (gestione RFI)	0,100	0,100
		Investimento 1.7 Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud	2,400	2,400
Investimento 1.8 Miglioramento delle stazioni ferroviarie (gestite da RFI nel Sud)	0,700	0,700		
M3	C2	Investimento 2.1 Digitalizzazione della catena logistica	0,250	0,250
		Investimento 2.2 Innovazione digitale dei sistemi aeroportuali	0,110	0,110
<b>PARZIALE MISSIONE 3</b>			<b>25,126</b>	<b>13,923</b>
M5	C2	Investimento 6 Programma innovativo della qualità dell’abitare	2,800	2,323
M5	C3	Investimento 1.4 Investimenti infrastrutturali per le Zone economiche speciali (con Min. Sud e Coesione)	0,630	0,630
<b>PARZIALE MISSIONE 5</b>			<b>3,430</b>	<b>2,953</b>
<b>TOTALE MIMS</b>			<b>39,701</b>	<b>24,671</b>

Nota (¹): nella missione 2 rientra anche un intervento per le Reti di distribuzione idrica (con Arera, Min. Sud e Coesione) pari a € 482 mln finanziato a valere su fondi REACT EU.

Nota (²): I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali.

## Dal punto di vista della **tipologia di interventi**:

- il 75,6% riguarda opere pubbliche (ad esempio, infrastrutture di linea o puntuali);

<sup>4</sup> Allo stato attuale della tecnologia disponibile, questi mezzi sono principalmente alimentati con combustibili tradizionali.

<sup>5</sup> Sono ammessi a finanziamento, oltre ai mezzi elettrici qualora disponibili per le medie percorrenze, anche mezzi GNL e a metano non “conformi” ai criteri della tassonomia, seppur maggiormente efficienti in termini di emissioni rispetto a quelli alimentati a diesel.

<sup>6</sup> Sebbene il GNL non rappresenti una soluzione “neutra” da un punto di vista climatico, rappresenta ad oggi la migliore opzione possibile con riferimento al trasporto marittimo.

<sup>7</sup> Misura è di competenza diretta del Ministero della Giustizia dove il MIMS è attivato indirettamente in ragione del supporto fornito per il tramite delle attività svolte dai Provveditorati alle opere pubbliche.

- il 10,6% investimenti che prevedono contestualmente la realizzazione di un'infrastruttura e l'acquisto di beni e servizi (ad esempio, potenziamento delle linee del TPL e del materiale rotabile);
- l'11,3% l'acquisto di beni e servizi (ad esempio, autobus);
- il restante 2,5% prevede contributi in conto capitale alle imprese nel rispetto della disciplina degli "aiuti di Stato" (ad esempio, interventi su navigazione green/rinnovo della flotta, filiera industriale della mobilità sostenibile).

Figura 3a - Distribuzione per tipologia di intervento (%)

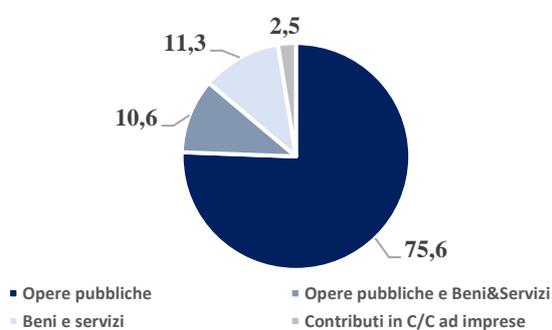
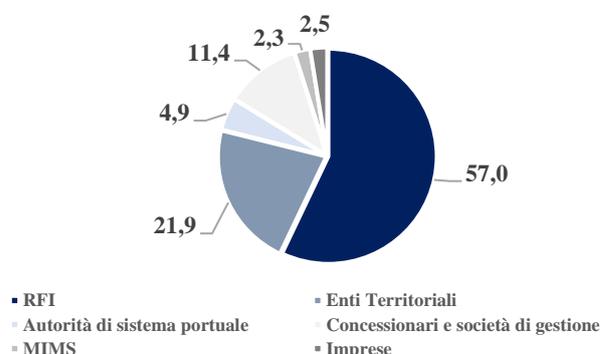


Figura 3b - Distribuzione per soggetto attuatore (%)



Considerando la ripartizione per **soggetto attuatore**, si evidenzia come RFI sia responsabile di circa il 57% degli investimenti, mentre un ulteriore 11,4% è assegnato ai concessionari e società di gestione (società di gestione di infrastrutture idriche, ANAS e concessionari autostradali). Il 21,9% è attribuito agli Enti territoriali, il 4,9% alle autorità portuali, il 2,5% alle imprese e il restante 2,3% ai Provveditorati per le Opere Pubbliche del MIMS.

Con riferimento agli interventi in cui il soggetto attuatore è un Comune, le Figure 4a, 4b, 4c, 4d mostrano le distribuzioni percentuali per ripartizione geografica. **Il 33% dei Comuni beneficiari di interventi è nel Mezzogiorno che – a loro volta – sono responsabili di circa il 31% degli interventi pari a circa il 41% del totale delle risorse distribuite ai Comuni.** Complessivamente quindi, il Mezzogiorno è responsabile di interventi mediamente più grandi – in termini finanziari – rispetto al resto dell'Italia. A conferma di ciò, la percentuale di Comuni beneficiari di più di un intervento nel Mezzogiorno è relativamente inferiore (27%) alla percentuale di Comuni coinvolti (33%).

Figura 4a - Distribuzione dei Comuni per ripartizione geografica (%)

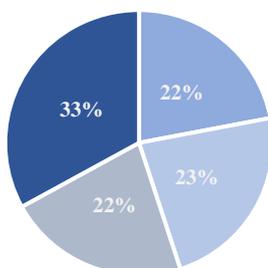


Figura 4b - Distribuzione dei CUP per ripartizione geografica (%)

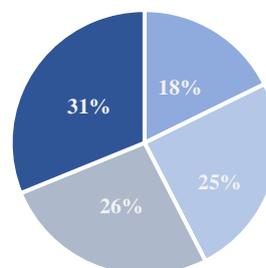


Figura 4c - Distribuzione dell'importo finanziamento per ripartizione geografica (%)

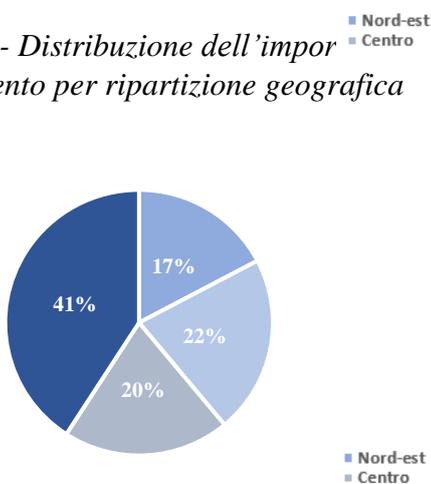
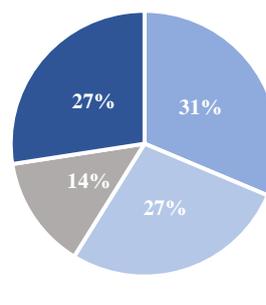


Figura 4d - Distribuzione del numero di Comuni destinatati di più di un intervento PNRR per ripartizione geografica (%)



Nota: Il campione fa riferimento a tutti gli interventi PNRR di competenza del MIMS per il quale il Comune è riconosciuto come soggetto attuatore.

Andando più nel dettaglio delle caratteristiche dimensionali dei Comuni beneficiari di interventi PNRR, si evidenzia come, complessivamente, il 60% di questi hanno meno di 100 mila abitanti, percentuale che sale a circa il 70% nel Mezzogiorno e scende al 27,3% nel Nord-est, dove invece sono maggiormente coinvolti i Comuni di più grandi dimensioni (in particolare nella fascia 100-250 mila abitanti).

Tabella 7 – Distribuzione dei Comuni beneficiari degli interventi PNRR (%)

Categoria di Comuni	Nord-est	Nord-ovest	Centro	Mezzogiorno	Italia
<59.999 ab.	9,1	34,8	27,3	21,2	<b>23,0</b>
60.000-99.999 ab.	18,2	34,8	40,9	48,5	<b>37,0</b>
100.000-249.000 ab.	59,1	17,4	22,7	18,2	<b>28,0</b>
>250.000 ab.	13,6	13,0	9,1	12,1	<b>12,0</b>

Nota: Il campione fa riferimento a tutti gli interventi PNRR di competenza del MIMS per il quale il Comune è riconosciuto come soggetto attuatore. I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali.

Osservando la distribuzione dei CUP (Tabella 8) si nota tuttavia che **i Comuni di più piccola dimensione rappresentano solo il 42,2% del totale, a dimostrazione del fatto che questi sono responsabili di interventi mediamente meno complessi**<sup>8</sup>. Alla minore complessità associata ai progetti nei Comuni con meno di 100 mila abitanti è associato un valore economico medio del finanziamento inferiore: il 15,6% del finanziamento complessivo dei Comuni è infatti destinato a questi soggetti, con un peso che sale al 22,4% e al 62% rispettivamente per Comuni medio grandi (100-250 abitanti) e grandi (>250 mila abitanti).

Tabella 8 – Distribuzione dei CUP per interventi con Comuni come soggetti attuatori (%)

Categoria di Comuni	Nord-est	Nord-ovest	Centro	Mezzogiorno	Italia
<59.999 ab.	8,9	14,5	27,6	15,2	<b>17,2</b>
60.000-99.999 ab.	13,1	12,8	27,6	39,2	<b>25,0</b>
100.000-249.000 ab.	51,2	6,4	13,2	19,9	<b>20,3</b>
>250.000 ab.	26,8	66,4	31,6	25,7	<b>37,5</b>

Nota: Il campione fa riferimento a tutti gli interventi PNRR di competenza del MIMS (con ripartizione delle risorse già effettuata) per il quale il Comune è riconosciuto come soggetto attuatore. I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali.

Tabella 9 – Distribuzione dell'importo per interventi con Comuni come soggetti attuatori (%)

Categoria di Comuni	Nord-est	Nord-ovest	Centro	Mezzogiorno	Italia
<59.999 ab.	2,9	7,3	9,2	3,1	<b>5,2</b>
60.000-99.999 ab.	5,6	7,2	11,2	13,9	<b>10,4</b>
100.000-249.000 ab.	44,1	13,3	13,0	22,6	<b>22,4</b>
>250.000 ab.	47,4	72,2	66,7	60,4	<b>62,0</b>

Nota: Il campione fa riferimento a tutti gli interventi PNRR di competenza del MIMS (con ripartizione delle risorse già effettuata) per il quale il Comune è riconosciuto come soggetto attuatore. I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali.

Una dinamica territoriale simile si osserva analizzando anche la distribuzione degli interventi per i quali il soggetto attuatore è la Regione. Complessivamente, circa il 54,2% dei CUP è localizzato nelle regioni del Centro, mentre il 24,6% in quelle del Mezzogiorno. Tuttavia, la distribuzione percentuale delle risorse distribuite mostra come **le regioni meridionali siano destinatarie di oltre il 60% delle risorse complessive**, a fronte di un importo medio significativamente superiore rispetto alle altre ripartizioni geografiche. Questa evidenza riflette le condizionalità del PNRR volte alla promozione di interventi destinati a ridurre le disparità regionali.

<sup>8</sup> Interventi maggiormente complessi, infatti, possono essere caratterizzati da più CUP. È il caso, ad esempio, del PINQuA dove a fronte di un unico progetto beneficiario del finanziamento sono associati diversi CUP a seconda della tipologia delle specifiche progettuali (riqualificazione edifici, riqualificazione spazi pubblici, piste ciclabili, etc.).

Tabella 10 – Distribuzione degli interventi con Regioni come soggetti attuatori (%)

Categoria di Comuni	Nord-est	Nord-ovest	Centro	Mezzogiorno	Italia
Numero CUP	7,1	14,2	54,2	24,6	<b>100,0</b>
Importo finanziamento	5,8	16,1	17,6	60,5	<b>100,0</b>

Nota: Il campione fa riferimento a tutti gli interventi PNRR di competenza del MIMS (con ripartizione delle risorse già effettuata) per il quale la Regione è riconosciuta come soggetto attuatore. I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali.

Complessivamente, se si considerano tutti gli interventi con soggetti attuatori pubblici (Enti Territoriali) e quelli relativi al settore idrico<sup>9</sup>, la ripartizione territoriale degli interventi mostra come circa il 30,8% dei CUP sia localizzato nel Mezzogiorno, a fronte del 45,4% complessivo di risorse assegnate per interventi nelle medesime regioni.

Tabella 11 – Distribuzione regionale degli interventi (%)

Categoria di Comuni	Nord-est	Nord-ovest	Centro	Mezzogiorno	Italia
Numero CUP	16,1	21,6	31,5	30,8	<b>100,0</b>
Importo finanziamento	15,8	19,7	19,0	45,4	<b>100,0</b>

Nota: Il campione fa riferimento a tutti gli interventi PNRR di competenza del MIMS (con ripartizione delle risorse già effettuata) per il quale il soggetto attuatore può essere un Comune, una Regione o un altro soggetto economico (es.: gestori del servizio idrico). Sono esclusi gli interventi di competenza di RFI e quelli relativi alle infrastrutture per le ZES. I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali.

Infine, le differenti ripartizioni e distribuzioni territoriali degli interventi per soggetti attuatori si riflettono anche in una differenziazione degli importi *pro capite*. Negli interventi dove il soggetto attuatore è un Comune, il valore medio *pro capite* è pari a circa 466 euro per abitante, con valori in media superiori per i grandi comuni (552,5 euro per abitante). **Rispetto alla media nazionale, i valori *pro capite* degli investimenti nei comuni medio-grandi e grandi sono significativamente maggiori nel Mezzogiorno (740 e 913,7 euro per abitante, rispettivamente), mentre nelle altre regioni si osservano valori superiori - rispetto alla media nazionale - in particolare nei Comuni di piccole dimensioni.**

<sup>9</sup> Dal totale complessivo di competenza del MIMS, sono esclusi quindi gli interventi di RFI e quelli relativi alle infrastrutture per le ZES, dove i soggetti attuatori sono i Commissari straordinari, le Regioni, le AdSP ed Anas.

Tabella 12 – Valori pro capite degli interventi per tipologia di soggetto attuatore (€ per abitante)

	Nord-est	Nord-ovest	Centro	Mezzogiorno	Italia
<59.999 ab.	394,5	375,5	555,8	299,4	<b>398,3</b>
60.000-99.999 ab.	220,3	197,1	248,7	387,4	<b>290,3</b>
100.000-249.000 ab.	312,0	425,1	278,9	740,0	<b>421,1</b>
>250.000 ab.	724,3	450,6	344,0	913,7	<b>552,5</b>
<b>Totale soggetto attuatore Comune</b>	<b>417,4</b>	<b>404,1</b>	<b>331,4</b>	<b>699,7</b>	<b>466,5</b>
<b>Totale*</b>	<b>165,8</b>	<b>150,4</b>	<b>196,2</b>	<b>277,4</b>	<b>205,2</b>

Nota: \*Il campione fa riferimento a tutti gli interventi PNRR di competenza del MIMS (con ripartizione delle risorse già effettuata) per il quale il soggetto attuatore può essere un Comune, una Regione o un altro soggetto economico (es.: gestori del servizio idrico). Sono esclusi gli interventi di competenza di RFI e quelli relativi alle infrastrutture per le ZES. I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali.

## 5. Le attività di monitoraggio

L'efficace e tempestiva attuazione del PNRR richiede che siano attivati, da parte delle Amministrazioni interessate, adeguati sistemi di monitoraggio e controllo degli investimenti, in grado di assicurare il corretto utilizzo delle risorse finanziarie assegnate e il soddisfacente raggiungimento degli obiettivi, entro le scadenze fissate nella decisione di approvazione del Piano da parte dell'Unione europea. L'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020 n. 178 (legge di bilancio per il 2021) ha previsto che *“al fine di supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo delle componenti del Next Generation EU, il MEF - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - sviluppa e rende disponibile un apposito sistema informatico”*, efficace, per alcune sezioni in fase di progressiva implementazione, a partire dal mese di luglio 2022.

Il Ministero ha completato una serie di attività fondamentali per porre le basi del processo di monitoraggio continuo, anche attraverso il contatto diretto con i soggetti attuatori degli investimenti. In particolare:

- **sono stati affinati i cronoprogrammi attuativi delle misure e sub-misure**, con l'aggiunta di punti di controllo, indicativamente semestrali. I cronoprogrammi sono riportati nelle schede di progetto in Appendice;
- **è stata costruita una mappatura dei singoli progetti**, ognuno identificato da un CUP, in cui si suddividono le sub-misure di competenza del MIMS;
- **sono stati predisposti dai soggetti attuatori i cronoprogrammi procedurali per ogni CUP**, suddivisi in una serie di fasi e sottofasi standard per le tre categorie in cui possono essere classificati gli investimenti (lavori, forniture e servizi). È in atto il popolamento di ReGis da parte dei soggetti attuatori con queste ed altre informazioni di dettaglio (piano dei costi, quadro economico, indicatori di processo).

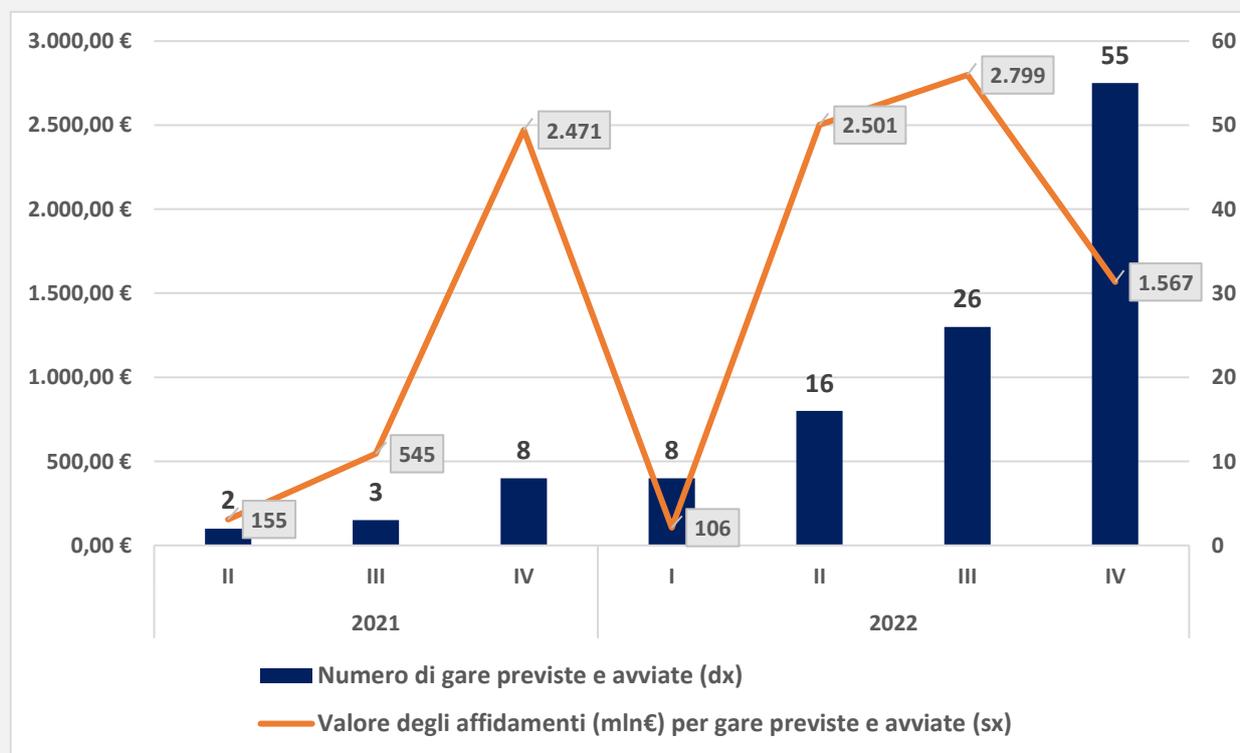
### Bandi di gara PNRR e PNC 2021-2022

Sono 63 le procedure di affidamento per lavori e servizi pubblicate tra il 2021 e il terzo trimestre del 2022, per un valore complessivo di circa 8,6 miliardi di euro. Entro la fine dell'anno è previsto l'avvio di 55 ulteriori gare (per un valore complessivo di 1,6 miliardi), un numero superiore a quello registrato nei primi tre trimestri del 2022.

Il 54% delle gare sono state bandite da Comuni e Regioni e riguardano interventi per la mobilità sostenibile locale (trasporto rapido di massa, treni per il TPL, ciclovie), il 21% investimenti in ambito portuale di competenza delle Autorità di Sistema Portuale, il 24% interventi ferroviari di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e il restante 2% interventi per la rigenerazione urbana. In termini di valore economico dei lavori e dei servizi messi a gara, il 71% (circa 6 miliardi di euro) degli importi riguarda investimenti ferroviari e il 16% progetti di rigenerazione urbana. Oltre 1 miliardo di euro si riferiscono, invece, a gare per interventi nei porti.

Per alcuni interventi ferroviari e di rigenerazione urbana sono state avviate e concluse procedure per l'affidamento di "Accordi quadro" che possono fare riferimento a più progetti di investimento e a diverse tipologie di spesa. Particolarmente importanti sono i due Accordi quadro multi-tecnologici aggiudicati da RFI per lo sviluppo dell'ERTMS, cioè il sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario, per un totale di 3,2 miliardi di euro (di cui solo tre per progetti PNRR), e l'Accordo quadro pubblicato in aprile da Invitalia per la misura relativa al PINQuA, per un valore complessivo di circa 1,2 miliardi di euro, per 261 interventi di rigenerazione urbana da realizzare a cura di 69 soggetti attuatori tra Comuni e Regioni.

Gare avviate per investimenti PNRR e PNC. Anni 2021-2022



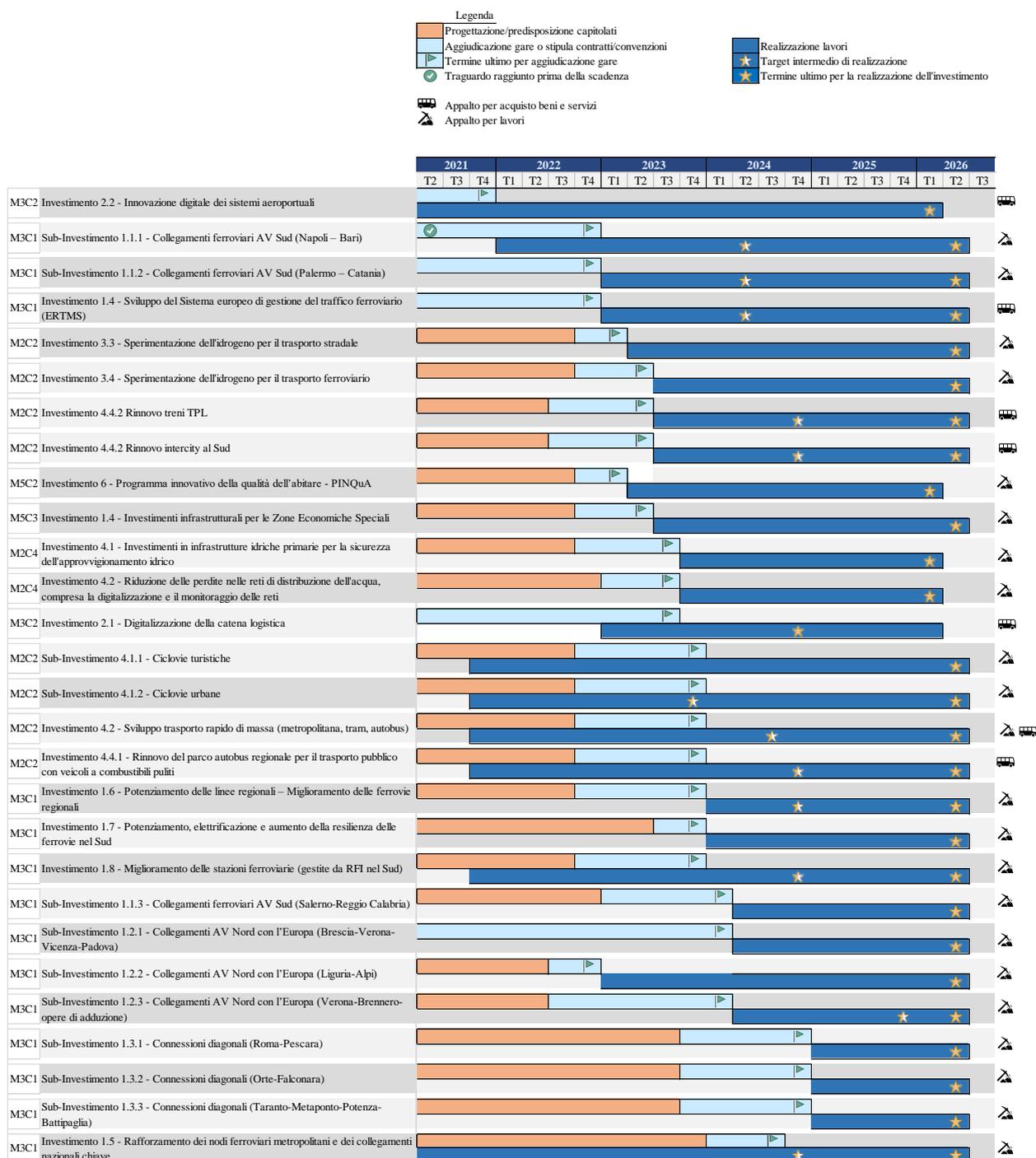
Nel sistema di monitoraggio sono presenti informazioni relative all'anagrafica e alla definizione dei soggetti responsabili a vari livelli (Amministrazione centrale, soggetti attuatori, eventuali soggetti

esterni correlati), in modo da disporre di un elemento univoco di rappresentazione dell'investimento per il monitoraggio procedurale, fisico, economico e per le rendicontazioni finanziarie e gli altri controlli necessari. La Figura 5 mostra la sintesi, per tutti gli investimenti, del range temporale massimo esistente tra la data di inizio e quella finale delle principali fasi e sottofasi, considerando anche i sub-investimenti relativi a ciascuna misura<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Le diverse fasi possono anche essere visualizzate in sovrapposizione nella misura in cui, ad esempio, in ogni investimento ci sono singoli progetti che finiscono in anticipo rispetto la scadenza prevista per le attività di progettazione. Questa casistica è particolarmente evidente nei casi in cui la misura contenga anche la categoria "progetti in essere", così come individuati dal D.M. 6 agosto del MEF.

Figura 5 - Sintesi dei cronoprogrammi attuativi degli investimenti PNRR per macro-fasi



La tabella 13 offre un dettaglio del livello di attuazione per interventi inclusi nella Missione 3 di competenza di RFI. Complessivamente, **sono già attivi cantieri in sei tratte dell’Alta velocità al sud** (cinque sulla Napoli-Bari e uno sulla Palermo-Catania), **in quattro tratte dell’Alta velocità al Nord**, mentre **diversi cantieri sono già attivi per l’implementazione dell’ERMTS e per gli interventi previsti dal piano stazioni**.

*Tabella 13 – Monitoraggio della fase di attuazione per gli interventi della Missione 3 di competenza di RFI*

Misura PNRR	Intervento	Progettazione	Appalto	Realizzazione lavori
1.1 (NA-BA)	Napoli-Cancello	X	X	X
1.1 (NA-BA)	Cancello-Frasso	X	X	X
1.1 (NA-BA)	Frasso-Telese	X	X	X
1.1 (NA-BA)	Telese-Vitulano	X	X	X
1.1 (NA-BA)	Apice-Hirpinia	X	X	X
1.1 (PA-ME)	1^ macrofase Lotto 3 Caltanissetta Xirbi-Lercara	X	X	
1.1 (PA-ME)	1^ macrofase Lotto 4a Enna-Caltanissetta Xirbi	X	X	
1.1 (PA-ME)	1^ macrofase Lotto 4b Dittaino-Enna	X	X	
1.1 (PA-ME)	1^ macrofase Lotto 5 Catenanuova-Dittaino	X	X	
1.1 (PA-ME)	1^ macrofase Lotto 6 Bicocca-Catenanuova	X	X	X
1.1 (SA-RC)	Lotto prioritario (Battipaglia-Romagnano)	X		
1.2 (BS-PD)	Brescia-Verona	X	X	X
1.2 (BS-PD)	Verona-Bivio Vicenza	X	X	X
1.2 (GE-MI)	Nodo di Genova e terzo valico dei Giovi (nodo di Genova)	X	X	X
1.2 (GE-MI)	Nodo di Genova e terzo valico dei Giovi (Terzo valico dei Giovi)	X	X	X
1.2 (GE-MI)	Potenziamento Milano-Pavia 1^ fase	X		
1.2 (GE-MI)	Potenziamento Rho-Gallarate 1^ fase	X		
1.2 (BR-VR)	Lotto prioritario: circonvallazione di Trento	X		
1.3 (RM-AN)	PM 228 - Castelplanio con shunt di Albacina	X		
1.3 (RM-AN)	Raddoppio PM228-Albacina	X		
1.3 (RM-AN)	Velocizzazione tratte Orte-Falconara	X		
1.3 (RM-PE)	Tagliacozzo-Avezzano	X		
1.3 (RM-PE)	Sulmona-Pratola Peligna	X		
1.3 (RM-PE)	Scafa-Manoppello	X		
1.3 (RM-PE)	Manoppello-Interporto	X		
1.3 (SA-TA)	Velocizzazione Battipaglia-Potenza	X		
1.3 (SA-TA)	Lotto prioritario tratta Potenza-Metaponto	X		
1.3	Diagonali			
1.4	Sviluppo tecnologico ERTMS e sistemi innovativi	X	X	X
1.5	Potenziamento principali nodi metropolitani e direttrici	X	X	X
1.6	Potenziamento e upgrading linee regionali (gestione RFI)	X		
1.7	Upgrading, elettrificazione e resilienza ferrovie al sud	X		
1.8	Hub urbani e linee metropolitane	X		
1.8	Riqualificazione funzionale, accessibilità e intermodalità stazioni del sud	X	X	X
1.8	Upgrading stazioni sud	X		

La Tabella 14 mostra, invece, il dettaglio del monitoraggio delle fasi di attuazione negli interventi che prevedono la realizzazione dei lavori per i quali il soggetto attuatore è il Comune<sup>11</sup>. In generale, si può osservare come lo stato di attuazione sia condizionato dalle scadenze previste dal PNRR. Per quel che riguarda gli interventi che prevedono la conclusione della fase di affidamento lavori entro il primo semestre 2023, tutti i Comuni hanno avviato le attività relative all'investimento di loro competenza. Circa il 40% dei Comuni è nella fase di redazione del PFTE (anche attraverso le semplificazioni previste dal D.L. 77/2021) e/o nella fase relativa all'iter autorizzativo, mentre il restante 60% sta predisponendo la progettazione definitiva o esecutiva. In particolare, l'87,5% dei Comuni di grandi dimensioni sono in una fase di attuazione avanzata propedeutica all'emanazione dei bandi di gara.

Con riferimento agli investimenti che hanno la scadenza di affidamento dei lavori nel secondo semestre 2023, il 45,7% dei Comuni (il 75% dei piccoli e l'85,7% dei medio-piccoli) non hanno ancora avviato le attività conseguenti alla ripartizione delle risorse effettuata dal Ministero. Solo il 2,2% di questi soggetti sono nella fase di realizzazione degli investimenti (si tratta di alcune linee di intervento per "progetti in essere").

*Tabella 14 – Monitoraggio della fase di attuazione per gli interventi con Comune come soggetto attuatore (%)*

Scadenza PNRR per aggiudicazione dei lavori	Categoria di Comuni	Da avviare	PFTE e acquisizione pareri	Progetto Definitivo o Esecutivo	Affidamento ed esecuzione lavori
<b>I sem. 2023</b>	<59.999 ab.	-	28,6	71,4	-
	60.000-99.999 ab.	-	50,0	50,0	-
	100.000-249.000 ab.	-	58,3	41,7	-
	>250.000 ab.	-	12,5	87,5	-
	<b>Totale</b>	-	<b>39,5</b>	<b>55,8</b>	-
<b>II sem. 2023</b>	<59.999 ab.	75,0	25,0	-	-
	60.000-99.999 ab.	85,7	0,0	14,3	-
	100.000-249.000 ab.	38,7	27,4	30,6	3,2
	>250.000 ab.	42,1	40,4	15,8	1,8
	<b>Totale</b>	<b>45,7</b>	<b>29,7</b>	<b>22,5</b>	<b>2,2</b>

Nota: Interventi inclusi nell'analisi: M2C2-I.4.1 "Mobilità ciclistica"; M2C2-I.4.1 "Trasporto Rapido di Massa"; M5C2-I.2.3 "PINQUA".

Considerando invece l'aggregato degli interventi che prevedono come soggetto attuatore un Comune, una Regione e quelli relativi alle infrastrutture idriche<sup>12</sup>, in base alla localizzazione degli investimenti, si evidenzia come per i progetti con scadenze per gli affidamenti dei lavori nel primo semestre 2023, il 58,9% delle amministrazioni è nella fase di redazione del progetto definitivo e/o esecutivo. Questa

<sup>11</sup> Si tratta degli investimenti sulla mobilità ciclistica, il trasporto rapido di massa e il PINQUA. Sono esclusi invece gli interventi che prevedono acquisto di forniture (es. Autobus per il TPL).

<sup>12</sup> Nota: Interventi inclusi nell'analisi: M2C2-I.4.1 "Mobilità ciclistica"; M2C2-I.4.1 "Trasporto Rapido di Massa"; M2C4-I.4.1 "Infrastrutture idriche primarie"; M3C1-1.6 "Potenziamento linee ferroviarie regionali"; M5C2-I.2.3 "PINQUA".

percentuale scende al 35,7% nelle regioni del Mezzogiorno, mentre è superiore al 90% per quelle del Centro.

Per gli interventi in scadenza del secondo semestre 2023, si osserva che il 26% dei soggetti attuatori deve ancora avviare le attività, con percentuali più alte nel Mezzogiorno (36,8%) e nel Nord-ovest (25,6%). Complessivamente, il 7,4% degli interventi di questo *cluster* di misure risulta in una fase di attuazione avanzata.

Tabella 15 – Monitoraggio della fase di attuazione degli interventi (%)

Scadenza PNRR per aggiudicazione dei lavori	Categoria di Comuni	Da avviare	PFTE e acquisizione pareri	Progetto Definitivo o Esecutivo	Affidamento ed esecuzione lavori
<b>I sem. 2023</b>	Nord-ovest	-	11,1	88,9	0,0
	Nord-est	-	40,0	60,0	0,0
	Centro	-	9,1	90,9	0,0
	Mezzogiorno	-	60,7	35,7	3,6
	<b>Totale</b>	-	<b>39,6</b>	<b>58,5</b>	<b>1,9</b>
<b>II sem. 2023</b>	Nord-ovest	25,6	17,9	48,7	7,7
	Nord-est	18,0	27,0	43,8	11,2
	Centro	20,0	30,0	38,6	11,4
	Mezzogiorno	36,8	10,5	48,2	4,4
	<b>Totale</b>	<b>26,3</b>	<b>20,5</b>	<b>44,9</b>	<b>8,3</b>
<b>Totale</b>		<b>22,5</b>	<b>23,3</b>	<b>46,8</b>	<b>7,4</b>

Nota: Interventi inclusi nell'analisi: M2C2-I.4.1 "Mobilità ciclistica"; M2C2-I.4.1 "Trasporto Rapido di Massa"; M2C4-I.4.1 "Infrastrutture idriche primarie"; M3C1-I.6 "Potenziamento linee ferroviarie regionali"; M5C2-I.2.3 "PINQuA".

Alla luce del consolidamento dei dati di monitoraggio, con particolare riferimento alla situazione relativa ai cronoprogrammi attuativi, il MIMS ha organizzato per **il mese di luglio degli approfondimenti ad hoc per singola linea di intervento**, con la partecipazione diretta dei soggetti attuatori. L'obiettivo è stato quello di evidenziare le eventuali criticità e di rafforzare gli strumenti di supporto che l'Ammirazione centrale può fornire, soprattutto con riferimento ai soggetti che mostrano maggiori difficoltà nelle fasi attuative. Il Sistema Regis prevede, infatti, da parte dei soggetti attuatori, l'alimentazione continua, mese per mese, di apposite schermate di dettaglio per l'aggiornamento delle informazioni correlate ai progetti, secondo le modalità e le scadenze definite nella Circolare n.27 della Ragioneria Generale dello Stato del 21 giugno 2022 e nell'allegato alla stessa (Linee Guida per le attività connesse al monitoraggio del PNRR). Il MIMS effettua, a partire dal giorno 20 di ogni mese, le previste attività di "validazione" dei dati inseriti dai soggetti attuatori.

La prima validazione da parte del MIMS è stata effettuata durante il mese di agosto 2020, per dare ai soggetti attuatori il tempo necessario per abilitarsi al sistema ReGiS e iniziare a inserire i dati di propria competenza, con conclusione in data 10 agosto, con riferimento ai 1.551 CUP inseriti in ReGiS, attivi e verificati. **Per le sub-misure in cui il soggetto attuatore è RFI, il sistema ReGiS è risultato completamente popolato** per le schermate messe a regime a partire dal mese di luglio 2022, ma si sono riscontrati alcuni errori dovuti principalmente alla particolare complessità degli investimenti ferroviari, per i quali è stato necessario l'intervento del Servizio Centrale PNRR e del supporto operativo di SOGEL.

Per tutte le altre sub-misure, le validazioni hanno dato esito positivo nei casi in cui il soggetto attuatore ha popolato il sistema ReGiS, a dimostrazione del fatto che le informazioni inserite non presentano errori o criticità. **Sono ancora numerosi, però, i casi in cui il soggetto attuatore non ha ancora popolato il sistema.** Infine, oltre ai dati relativi ai 1.551 CUP, risultano correttamente inseriti in ReGiS e validati:

- tutti i cronoprogrammi relativi alle misure e sub-misure di competenza del MIMS;
- lo stato di avanzamento di tutte le milestone e target europei e italiani da conseguire entro il 2022 e il 2023.

## **6. Le attività del Comitato speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**

Il Comitato Speciale PNRR del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è stato istituito ai sensi dell'art. 45 del D.L. n. 77/2021, convertito nella Legge n. 108/2021. Esso agisce all'interno del sistema procedimentale di cui all'art. 44 della norma precitata. In particolare:

- nella prima fase, svolge attività consultiva mediante l'espressione di un parere sui progetti di fattibilità tecnica ed economica di cui all'Allegato IV della norma;
- nella seconda fase, in caso di dissenso qualificato emerso in conferenza di servizi, il Comitato svolge un ruolo di "cerniera" procedimentale tra la conferenza di servizi medesima e la Segreteria Tecnica presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, attivandosi per pervenire ad un auspicato superamento del dissenso. Negli altri casi (conferenza di servizi chiusa all'unanimità o con "posizione prevalente" favorevole), il Comitato perviene ad una "determinazione motivata" ex art. 44 comma 6 del D.L. n. 77/2021.

**Il Comitato Speciale sta operando nel rigoroso rispetto dei tempi assegnati**, estremamente contenuti, assicurando comunque un compiuto esame tecnico sul progetto. In particolare:

- **sono stati emessi 13 pareri tecnici entro 50 giorni dalla richiesta** (15 giorni per esame preliminare + 15 giorni per integrazioni/chiarimenti da parte del Soggetto proponente + 20 giorni per esame definitivo e per emissione del parere);
- **sono state predisposte tre determinazioni motivate entro 15 gg. dalla trasmissione della determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi;**
- **13 progetti sono in Conferenza di Servizi.**

**La prima "determinazione motivata" è stata quella relativa al progetto della nuova diga foranea del porto di Genova, resa dal Comitato il 27.05.2022.** In detta determinazione il Comitato ha rammentato alla Stazione Appaltante la necessità di rispettare, nelle successive fasi del processo realizzativo dell'opera, le condizionalità sulla base delle quali è stato erogato il finanziamento nell'ambito del PNRR.

Tabella 16 – Attività del Comitato Speciale per i progetti dell'Allegato IV al D.L. n. 77/2021

Stato di avanzamento	Progetto	Numero rif.to All. IV	Stato parere CSLPP	Forma finanziamento
Realizzazione dell'opera in corso	RFI - Itinerario Palermo-Catania-Messina - Lotto 2 Letojanni Giampileri	1	Emesso il 31.05.2018	Altre risorse
	RFI - Itinerario Palermo-Catania-Messina - Lotto 6	1	Emesso il 12.11.2012*	PNRR
Procedura di gara in corso	RFI - Itinerario Palermo-Catania-Messina - Lotto 5	1	Emesso il 04.08.2020	PNRR
	RFI - Itinerario Palermo-Catania-Messina - Lotto 4 b	1	Emesso il 11.08.2020	PNRR
	Realizzazione della Diga Foranea di Genova	8	Parere emesso il 13.10.2021; Determinazione motivata CS emessa il 27.05.2022	Altre risorse
Procedura di gara in fase di avvio	RFI - Itinerario Palermo-Catania-Messina - Lotto 3	1	Parere emesso il 20.01.2021; Determinazione motivata CS emessa il 05.08.2022	PNRR
	RFI Verona - Brennero Circonvallazione di Trento - Lotto 3°	2	Parere emesso il 17.12.2021; Determinazione motivata emessa il 05.08.2022	PNRR
Verifica del progetto esecutivo in corso	RFI - Itinerario Palermo-Catania-Messina - Lotto 1 Fiumefreddo Letojanni	1	Emesso il 31.05.2018	Altre risorse
Conferenza di servizi in fase conclusiva	RFI - Itinerario Palermo-Catania-Messina Interramento pista Fontanarossa	1	Emesso il 10.12.2020	PNRR
	RFI - Itinerario Palermo-Catania-Messina - Lotto 4 a	1	Emesso il 11.05.2021; determinazione motivata entro il 07.10.2022	PNRR
	RFI - Itinerario Palermo-Catania-Messina - Lotto 1+2	10	Emesso il 11.05.2021	Altre risorse
Conferenza di servizi in corso	RFI RM-PE Interporto D'Abruzzo-Manoppello - Lotto 1	5	Emesso il 08.02.2022	PNRR
	RFI RM-PE Manoppello-Scafa - Lotto 2	5	Emesso il 08.02.2022	PNRR
	RFI Salerno-Reggio Calabria - Lotto 1 a Battipaglia-Praja	3	Emesso il 24.02.2022	PNRR
	RFI Orte-Falconara - Lotto 2 Genga-Serra San Quirico	6	Emesso il 24.02.2022	PNRR
	RFI Battipaglia-Potenza-Taranto Grassano-Bernalda	4	Emesso il 21.03.2022	PNRR
	Diga di Campolattaro	7	Emesso il 25.03.2022	PNRR (in parte)
	Nuovo acquedotto del Marcio - Lotto 1	8	Emesso il 19.04.2022	PNRR (in parte)
	Progetto adduttrice Ottavia-Trionfale	8	Emesso il 10.06.2022	PNRR (in parte)
	Progetto raddoppio Ottavo-Sifone	8	Emesso il 15.07.2022	PNRR (in parte)
	RFI Salerno-Reggio Calabria Paola/S.Lucido (Nuova Galleria Santomarco)	3	Emesso il 05.08.2022	Altre risorse
In corso integrazione del progetto da parte di RFI, a seguito di richiesta del CSLPP	Progetto condotta Monte Castellone - Monte Sant'Angelo (Valmontone)	8	Emesso il 05.08.2022	PNRR (in parte)
	Nuova Linea AV Salerno Reggio Calabria completamento Lotto 1 Battipaglia Praia - Lotto 1b e Lotto 1c Romagnano-Praia	3		Altre risorse
In corso esame del progetto presentato al CSLPP in data 16/09/2022	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara. Raddoppio PM 228 - Tratta Albacina	6		PNRR
Trasmissione PFTE al CSLPP prevista entro settembre 2022	Progetto Adriagateway del porto di Trieste	9		PNC

Nota: \* Parere ordinario emesso dal CSLPP prima dell'istituzione del Comitato Speciale

Con riferimento al tema della sostenibilità dell'opera, il Comitato ha disposto quanto segue:

- un approfondito studio della fase di cantierizzazione con introduzione di azioni migliorative per ridurre l'impronta carbonica e per determinare il target di miglioramento da assumere nelle successive fasi per far fronte all'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici, con particolare attenzione alla scelta dei materiali, ai trasporti, all'ottimizzazione dei consumi energetici e all'uso di macchinari e tecniche di lavoro a basse emissioni. Di ciò ne potrà tenere conto il capitolato speciale reggente il contratto;
- la redazione di un disciplinare di gara che possa contenere specifiche premialità per la valutazione delle offerte, con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale del cantiere e dell'opera, secondo gli obiettivi di cui al Regolamento UE 2020/852.

La tabella 16, aggiornata alla data del 27/09/2022, riporta un quadro riassuntivo delle attività già condotte e di quelle in essere.

## 7. Le attività della Commissione Nazionale per il Dibattito pubblico

Il Dibattito pubblico, introdotto nell'ordinamento italiano dall'art. 22 del d.lgs. n. 50/2016, è uno strumento di democrazia partecipativa fondamentale per assicurare la massima inclusione dei portatori di interesse nella discussione e progettazione di un'opera. Gli obiettivi della Commissione Nazionale per il Dibattito pubblico, istituita presso il MIMS, sono quelli di:

- rendere trasparente il confronto con i territori sulle opere pubbliche, attraverso procedure che garantiscano il coinvolgimento delle comunità interessate;
- migliorare la qualità della progettazione delle opere pubbliche di grande rilevanza;
- semplificare l'esecuzione delle opere attraverso scelte ponderate, al fine di ridurre l'aggravio dei contenziosi.

Nell'ambito del PNRR e del PNC è stato individuato un procedimento abbreviato<sup>13</sup> per le opere prioritarie indicate nell'Allegato IV. In particolare, sono state individuate dalla Commissione le soglie dimensionali per l'obbligatorietà del Dibattito pubblico, soglie che sono inferiori rispetto a quelle dell'allegato 1 al DPCM del 10 maggio 2018, n.76, così da assicurare un maggiore accesso allo strumento nel contesto chiave di attuazione del PNRR. Nello stesso solco, la Commissione ha deliberato un Regolamento sui poteri sostitutivi della stessa per tali opere, di cui al D.L. n. 77/2021, convertito, con modificazioni, nella legge 108/2021. Inoltre, la Commissione ha emanato tre Raccomandazioni contenenti linee-guida per il Dibattito pubblico, nelle quali sono stati chiariti aspetti quali attività, tempistiche e attori coinvolti nel procedimento, a partire dai soggetti attuatori e dal Coordinatore del Dibattito pubblico, oltre ad alcune precisazioni metodologiche emerse dallo stato di svolgimento avanzato dei primi Dibattiti pubblici.

**A tutt'oggi, sono stati avviati 11 Dibattiti pubblici e la procedura abbreviata PNRR è stata attivata per sei di questi:** il lotto 1a e il raddoppio Cosenza/Paola-S. Lucido della linea AV Salerno-Reggio Calabria, il lotto 3a della circonvallazione AV di Trento, i lotti 1 e 2 della linea AV Roma-

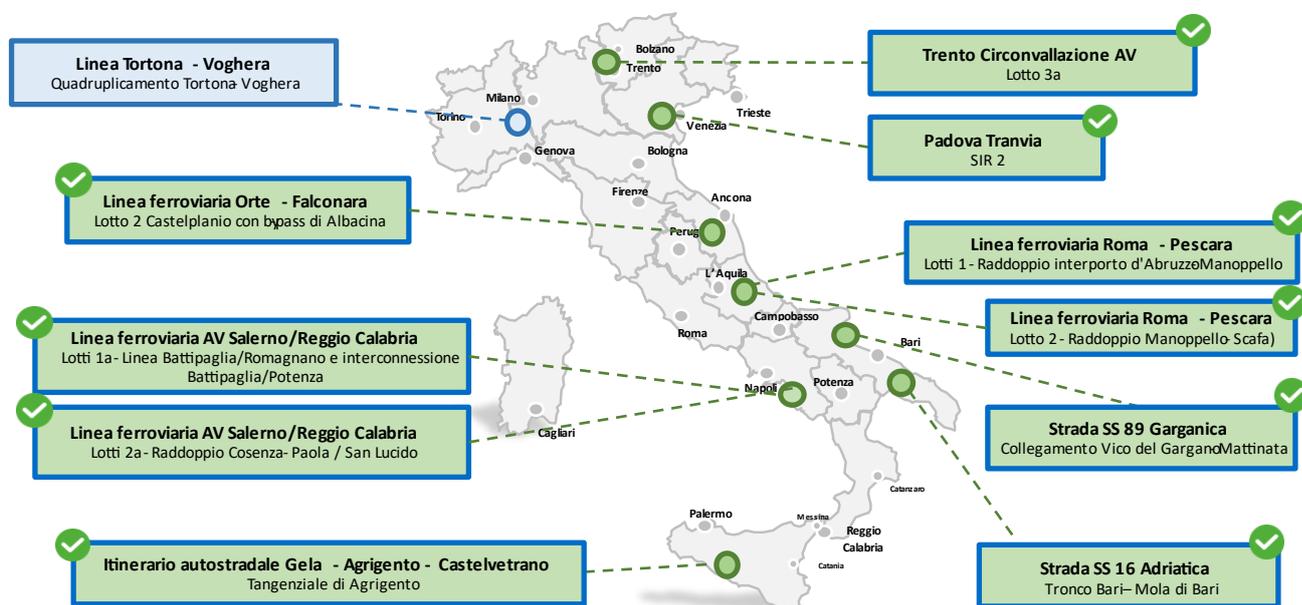
---

<sup>13</sup> Si vedano le norme previste dal D.L. 31 marzo 2021, n.77, art.46 comma 1, convertito con modificazioni, nella l. 29 luglio 2021, n.108.

Pescara e il lotto 2 della linea Orte-Falconara. **Si sono conclusi dieci Dibattiti pubblici** relativi alla circonvallazione AV di Trento, ai lotti 1a e 2a della linea AV Salerno-Reggio Calabria, alla realizzazione Tranviaria Padova “SIR 2”, al lotto funzionale Tangenziale di Agrigento, al lotto 2 della Linea Orte-Falconara e ai due lotti della linea AV Roma-Pescara sopra citati, oltre alle Strade Statali Garganica e Adriatica.

Le [relazioni dei coordinatori](#) sono accessibili sul sito della Commissione e contengono informazioni puntuali sugli incontri dei dibattiti e sulla partecipazione fisica e digitale agli stessi<sup>14</sup>.

Figura 6 – Progetti per cui il Dibattito pubblico è stato avviato, è in corso o è stato chiuso



Nota: Verde: dibattito concluso; Celeste: dibattito in corso

<sup>14</sup> Si vedano <https://www.mit.gov.it/documentazione/cndp-commissione-nazionale-dibattito-pubblico>; <https://www.dpcirconvallazioneferroviariatrento.it/>; <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/>; <https://www.dpromapescara.it/>; <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/>; <https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/>

## Appendice – Gli investimenti di competenza del MIMS

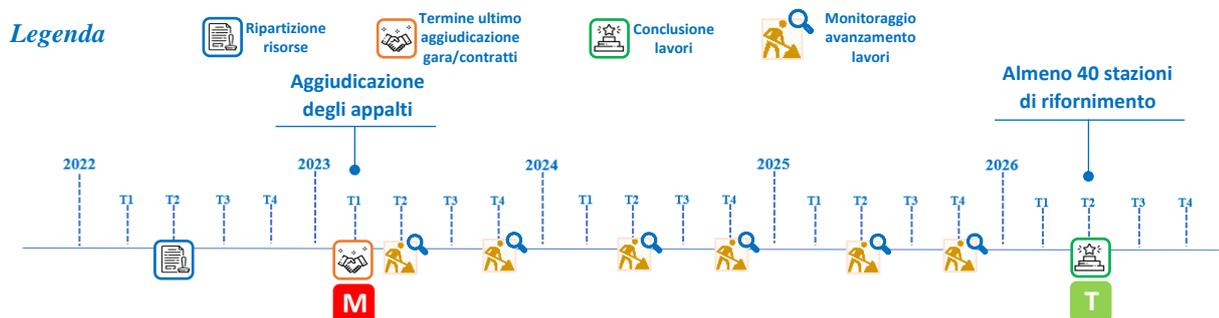
### M2C2 – Investimento 3.3 - Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale

Anagrafica	
Misura	Investimento 3.3 - Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale
Missione	M2
Componente	C2: Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile
Descrizione	Avviare una fase di sperimentazione per l'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto stradale, soprattutto con riferimento alle lunghe percorrenze per i mezzi pesanti. Verranno sviluppate almeno 40 stazioni di rifornimento, in particolare lungo le autostrade, vicino ai porti e in prossimità dei terminali logistici, localizzate prioritariamente nell'ambito di Hydrogen Valleys

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M2C2-14	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di (tutti gli) appalti pubblici per lo sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno in linea con la direttiva 2014/94/UE sull'infrastruttura per i combustibili alternativi.	T1/2023
M2C2-15	Target	Sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno per veicoli leggeri e pesanti in linea con la direttiva 2014/94/UE.	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	D.M. con i criteri per l'ubicazione delle stazioni di rifornimento lungo le autostrade e gli hub logistici: da emanare entro T2/2022
Tipologia intervento	Opere pubbliche
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Concessionari e società di gestione
Numero di progetti/soggetti attuatori	≥ 40: in corso di definizione
Risorse finanziarie	Totale € 230 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente -
Risorse al SUD	40% Ripartizione D.M.
Tagging Climate	100%
Tagging Digital	0%
DNSH	Regime 1 (contributo significativo all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico).

#### Cronoprogramma attuativo



attuativoStato dell'attuazione	
Attività concluse	Avviato tavolo tecnico con il MITE per l'individuazione dei progetti. È stato firmato dal Ministro il D.M 199 del 30.06.2022 con i criteri per l'ubicazione delle stazioni di rifornimento lungo le autostrade e gli hub logistici e registrato alla Corte dei Conti con n. 2364 del 05.09.2022.
Attività in-itinere e future	È in via di definizione il decreto direttoriale con l'esplicitazione della procedura per la presentazione delle domande di installazione delle stazioni di rifornimento e l'avvio della valutazione tecnica (T3 2022). Aggiudicazione degli appalti per lo sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno entro T1 2023.

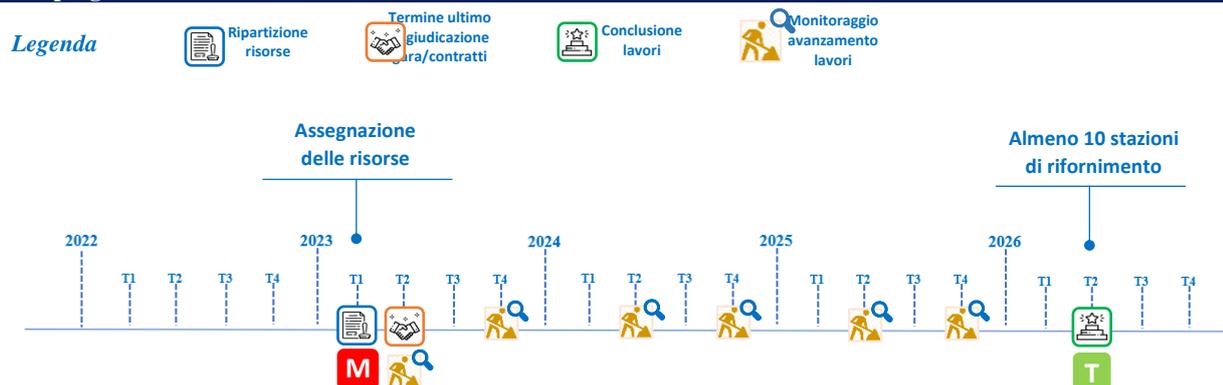
## M2C2 - Investimento 3.4 - Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario

Anagrafica	
Misura	Investimento 3.4 - Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario
Missione	M2
Componente	C2
Descrizione	Avvio di una sperimentazione dell'idrogeno nelle linee ferroviarie non elettrificate, con elevato traffico passeggeri e forte utilizzo di treni diesel come in Lombardia, Puglia, Sicilia, Abruzzo, Calabria, Umbria e Basilicata. Il progetto include la produzione di idrogeno verde in prossimità delle stazioni di rifornimento, tramite sviluppo dell'intero sistema di produzione, stoccaggio e utilizzo dell'idrogeno.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M2C2-16	Milestone	Assegnazione delle risorse, secondo le procedure e i criteri stabiliti, per realizzare nove stazioni di rifornimento a base di idrogeno per i treni lungo sei linee ferroviarie.	T1/2023
M2C2-17	Target	Realizzazione di almeno 10 stazioni di rifornimento a base di idrogeno per i treni lungo sei linee ferroviarie, da individuare mediante procedure pubbliche definite dal MIMS e dal Ministero della Transizione ecologica (MiTE).	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento		
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	D.M. per l'ubicazione delle stazioni di rifornimento lungo la linea ferroviaria: da emanare entro T2/2022	
Tipologia intervento	Opere pubbliche	
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Concessionari e società di gestione	
Numero di progetti/soggetti attuatori	≥ 10 progetti	
Risorse finanziarie	Totale	€ 300 mln
	Di cui progetti in essere/legislazione vigente	-
Risorse al SUD	40%	
Tagging Climate	Ripartizione D.M.	
Tagging Digital	100%	
DNSSH	0%	
	Regime 1 (contributo significativo all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico). Elementi di analisi e valutazione da inserire come condizionalità nel D.M. con riferimento alla selezione dei progetti e alla realizzazione delle opere.	

### Cronoprogramma attuativo



### Stato dell'attuazione

Attività concluse	Avviate interlocuzioni con MITE, RFI e ferrovie regionali per l'individuazione dei progetti. È stato emanato il D.M. 198 del 30.06.2022, registrato alla Corte dei Conti il 18.07.2022 e pubblicato in G.U. n. 178 del 01.08.2022 recante i criteri per l'ubicazione delle stazioni di rifornimento lungo la rete ferroviaria.
Attività in itinere e future	È in corso di definizione il decreto direttoriale con esplicitazione della procedura per la presentazione delle domande di installazione delle stazioni di rifornimento e l'avvio della valutazione tecnica. Il traguardo europeo (M2C2-16) prevede l'assegnazione delle risorse tramite decreto ministeriale entro marzo 2023.

## M2C2 – Sub-Investimento 4.1.1 - Ciclovie turistiche

Anagrafica	
Misura	Investimento 4.1 - Rafforzamento mobilità ciclistica (Piano nazionale delle ciclovie) Sub-investimento 4.1.1 Ciclovie turistiche
Missione	M2
Componente	C2
Descrizione	Facilitare e promuovere la creazione e la manutenzione di reti ciclabili in ambito urbano, metropolitano, regionale e nazionale, sia con scopi turistici e ricreativi (ciclovie turistiche), sia per favorire gli spostamenti quotidiani e l'intermodalità (ciclovie urbane). Il progetto prevede 365 km di nuove piste ciclabili urbane e metropolitane e altri 1235 km di piste ciclabili turistiche.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M2C2-24	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di piste ciclabili, metropolitane, filovie e funvie in aree metropolitane	T4/2023
M2C2-22	Target	Costruzione di almeno 200 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane (vale a dire in comuni con più di 50.000 abitanti).	T4/2023
M2C2-23	Target	Costruzione di almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane e almeno 1.235 km aggiuntivi di piste ciclabili in altre zone d'Italia.	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	D.M. n. 4 del 12.01.2022
Tipologia intervento	Opere pubbliche
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Enti territoriali (Regioni e Provincia autonoma di Trento)
Numero di progetti/soggetti attuatori	10 progetti (ogni progetto può prevedere più interventi)
Risorse finanziarie	Totale € 400 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente € 150 mln
Risorse al SUD	200 mln € Progetti
Tagging Climate	100%
Tagging Digital	0%
DNSH	Regime 1. Il D.M. impone ai soggetti beneficiari di inserire nella documentazione di gara e nei progetti elementi volti a garantire il rispetto del principio DNSH.

### Cronoprogramma attuativo



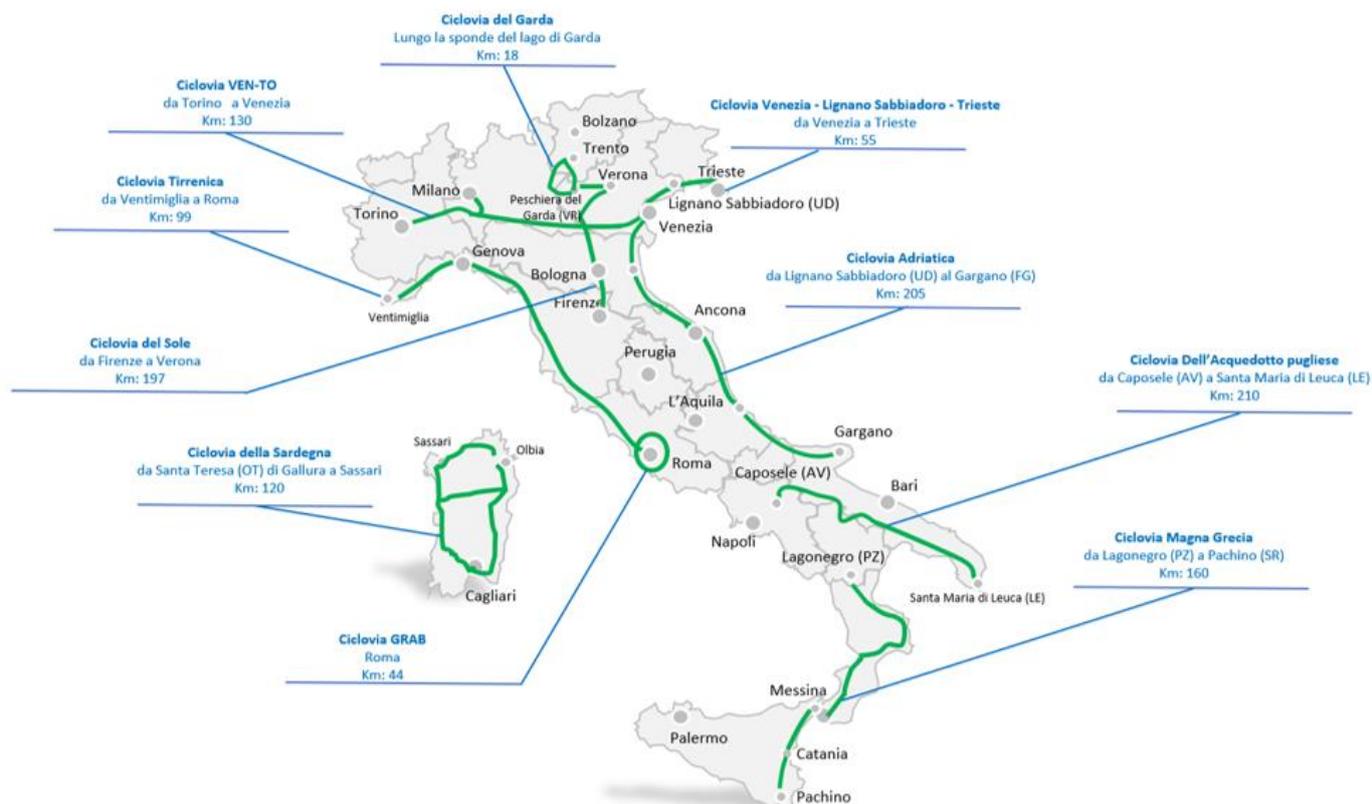
### Stato dell'attuazione

#### Attività concluse

Previa intesa acquisita in Conferenza Unificata nella seduta del 02 dicembre 2021, è stato emanato il Decreto interministeriale n. 4 del 12.01.2022, di concerto con il Ministro del Turismo e il Ministro della Cultura, per l'assegnazione e il riparto delle risorse pari a 400 milioni di euro, inclusi i 150 milioni di fondi statali a legislazione vigente. Le risorse riguardano interventi su 10 progetti relativi a ciclovie turistiche. Con decreto direttoriale n. 58 del 29.07.2022 sono stati integrati i Codici unici di progetto (CUP) riportati nel Piano di riparto delle ciclovie di cui all'allegato 2 del decreto interministeriale.

**Attività in-itinere e future** I soggetti attuatori stanno predisponendo i progetti definitivi dei lotti della Ciclovie che saranno portati a conoscenza delle Regioni/Provincia autonoma di Trento facenti parte della medesima e inviati alla DG competente. Per i soggetti attuatori che si avvalgono delle procedure di cui all'art. 48, co. 5 del D.L. 77/2021, il termine per la notifica dell'aggiudicazione è fissato al 31.12.2022, mentre per tutti gli altri è il 31.12.2023.

Figura 7 – Le ciclovie turistiche finanziate con il PNRR



Nota: km aggiuntivi realizzati con le risorse del PNRR (Fonte: Decreto interministeriale n. 4 del 12.01.2021)

## M2C2 – Sub-Investimento 4.1.2 - Ciclovie urbane

Anagrafica	
<b>Misura</b>	Investimento 4.1 - Rafforzamento mobilità ciclistica (Piano nazionale delle ciclovie) Sub-investimento 4.1.2 Ciclovie urbane
<b>Missione</b>	M2
<b>Componente</b>	C2
<b>Descrizione</b>	Facilitare e promuovere la creazione e la manutenzione di reti ciclabili in ambito urbano, metropolitano, regionale e nazionale, sia con scopi turistici e ricreativi (ciclovie turistiche), sia per favorire gli spostamenti quotidiani e l'intermodalità (ciclovie urbane). Il progetto prevede 365 km di nuove piste ciclabili urbane e metropolitane e altri 1.235 km di piste ciclabili turistiche.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M2C2-24	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di piste ciclabili, metropolitane, filovie e funvie in aree metropolitane	T4/2023
M2C2-22	Target	Costruzione di almeno 200 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane (vale a dire in comuni con più di 50.000 abitanti).	T4/2023
M2C2-23	Target	Costruzione di almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane e almeno 1.235 km aggiuntivi di piste ciclabili in altre zone d'Italia.	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
<b>Atto/strumento amministrativo di ripartizione</b>	D.M. 509 del 15.12.2021 (nuovi progetti) D.M. 344 del 12.08.2020 (progetti in essere)
<b>Tipologia intervento</b>	Opere pubbliche
<b>Tipologia soggetto attuatore/beneficiario</b>	Enti territoriali (città con più di 50.000 abitanti sedi di principali università)
<b>Numero di progetti/soggetti attuatori</b>	45 soggetti attuatori
<b>Risorse finanziarie</b>	Totale € 200 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente € 50 mln
<b>Risorse al SUD</b>	50% pari a 100 mln € (di cui 75 mln € per i nuovi progetti) Ripartizione D.M.
<b>Tagging Climate</b>	100%
<b>Tagging Digital</b>	0%
<b>DNSH</b>	Regime 1. Il D.M. impone ai soggetti beneficiari di inserire nella documentazione di gara elementi volti a garantire il rispetto del principio.

### Cronoprogramma attuativo



### Stato dell'attuazione

Vista l'intesa espressa dalla Conferenza unificata nella seduta del 2 dicembre 2021, è stato adottato il D.M. n. 509 del 15.12.2021 che definisce le modalità di utilizzo e la ripartizione delle risorse. La DG competente ha acquisito le manifestazioni di interesse per l'accesso al finanziamento da parte dei soggetti beneficiari e contestualmente sono stati raccolti i CUP dei relativi interventi.

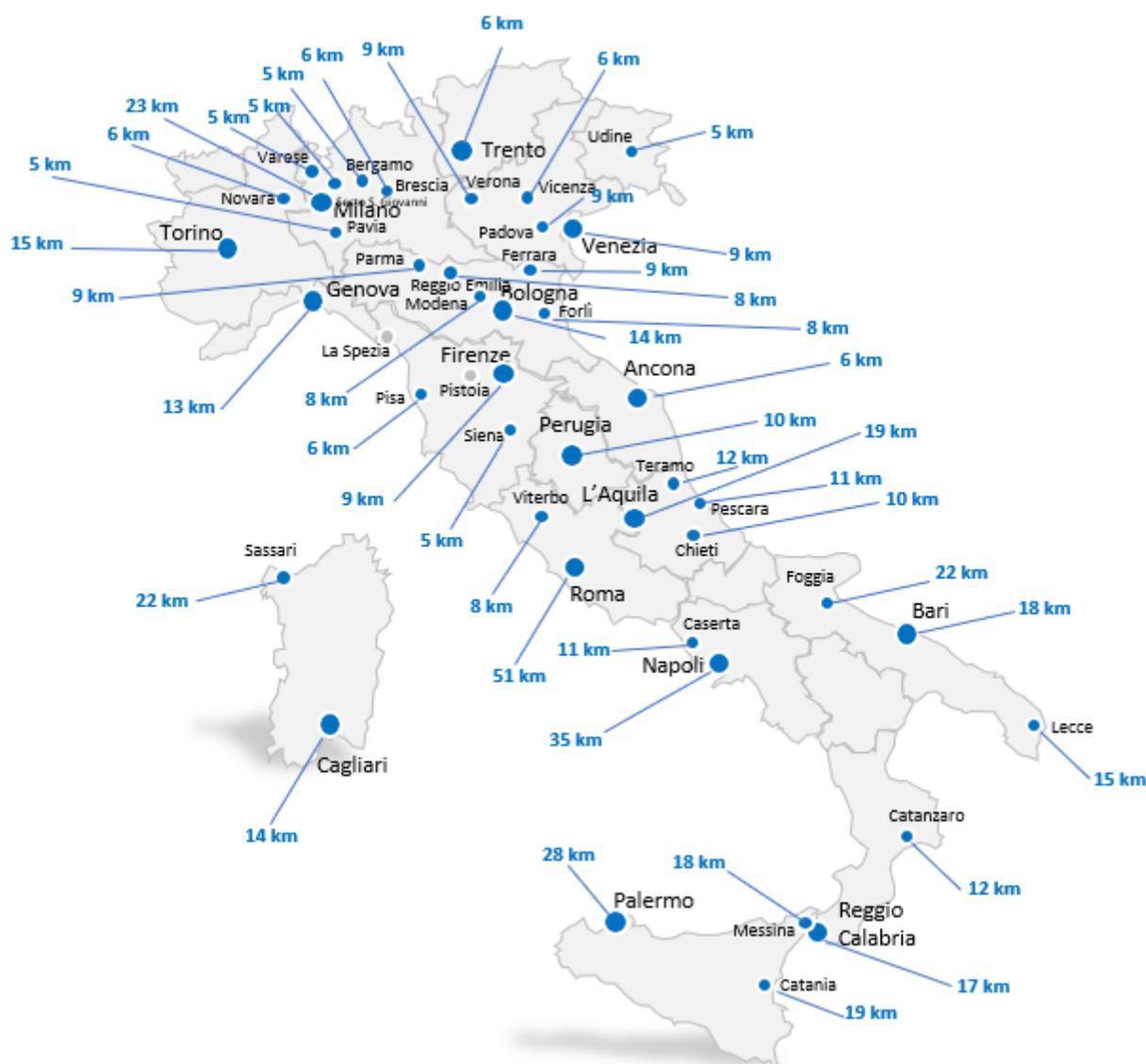
### Attività concluse

È stato firmato il decreto interministeriale MIMS-MEF n. 257 del 24.08.2022 per il finanziamento degli interventi e l'indicazione dei CUP e dei km da realizzare (allegato 1). Obbligazione giuridicamente vincolante da conseguire entro T4/2023 (notifica dell'aggiudicazione dei contratti).

### Attività in-itinere e future

È stato firmato il decreto interministeriale MIMS-MEF n. 257 del 24.08.2022 per il finanziamento degli interventi e l'indicazione dei CUP e dei km da realizzare (allegato 1). Obbligazione giuridicamente vincolante da conseguire entro T4/2023 (notifica dell'aggiudicazione dei contratti).

Figura 8 – Le ciclovie urbane finanziate con il PNRR



Nota: km aggiuntivi realizzati con le risorse del PNRR relativi ai nuovi progetti (Fonte: Decreto ministeriale n. 509 del 15.12.2021)

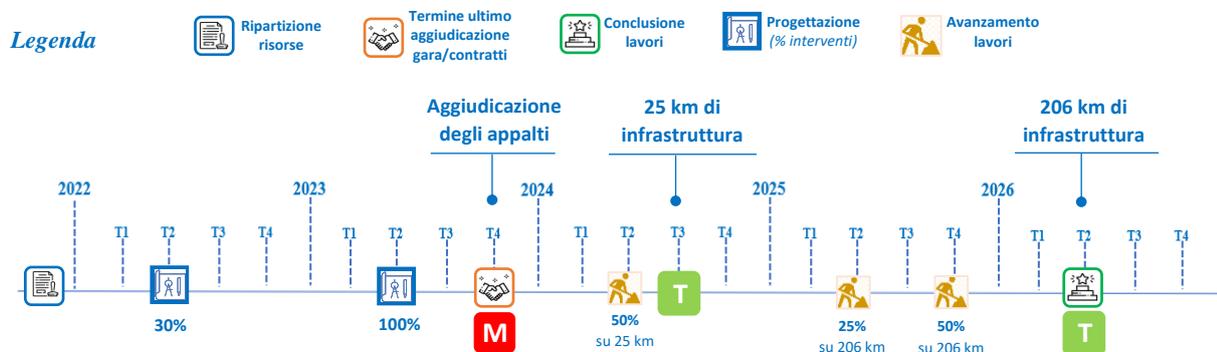
## M2C2 - Investimento 4.2 - Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)

Anagrafica	
<b>Misura</b>	Investimento 4.2 - Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)
<b>Missione</b>	M2
<b>Componente</b>	C2
<b>Descrizione</b>	Ridurre il traffico di auto private attraverso la realizzazione di 231 km di infrastrutture di trasporto pubblico che determineranno un'aliquota di domanda in diversione modale del 10%. Il focus sarà principalmente sulle aree metropolitane delle maggiori città italiane per diminuire l'impatto sull'ambiente e la congestione delle strade.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M2C2-24	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di piste ciclabili, metropolitane, filovie e funivie in aree metropolitane	T4/2023
M2C2-25	Target	Costruzione di almeno 25 km di infrastruttura di trasporto pubblico. I progetti devono essere realizzati nelle aree metropolitane di Perugia, Taranto e Trieste.	T3/2024
M2C2-26	Target	Costruzione di almeno 206 km di infrastruttura di trasporto pubblico. La ripartizione indicativa per modo di trasporto è la seguente: metropolitana 11 km; tram 85 km; filovie e busvie 131 km; funivie 4 km. I progetti devono essere realizzati nelle aree metropolitane di Roma, Genova, Firenze, Palermo, Bologna, Rimini, Napoli, Milano, Bari, Catania, Bergamo, Padova, Perugia, Taranto e Trieste.	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
<b>Atto/strumento amministrativo di ripartizione</b>	D.M. 448 del 16.11.2021
<b>Tipologia intervento</b>	Opere pubbliche, Beni & Servizi
<b>Tipologia soggetto attuatore/beneficiario</b>	Enti territoriali
<b>Numero di progetti/soggetti attuatori</b>	38 progetti
<b>Risorse finanziarie</b>	Totale € 3.600 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente € 1.400 mln
<b>Risorse al SUD</b>	47,4% pari a 1707 €mln ripartizione D.M.
<b>Tagging Climate</b>	100%
<b>Tagging Digital</b>	0%
<b>DNSH</b>	Regime 1 (contributo significativo all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico). I progetti dovranno prevedere l'acquisto di autobus o tram a zero emissioni (elettrici o a idrogeno) in linea con i criteri relativi agli obiettivi di mitigazione previsti dalla Tassonomia europea. Il D.M. impone ai soggetti beneficiari di inserire nella documentazione di gara e nei progetti elementi volti a garantire il rispetto del principio DNSH

### Cronoprogramma attuativo



**Stato dell'attuazione**

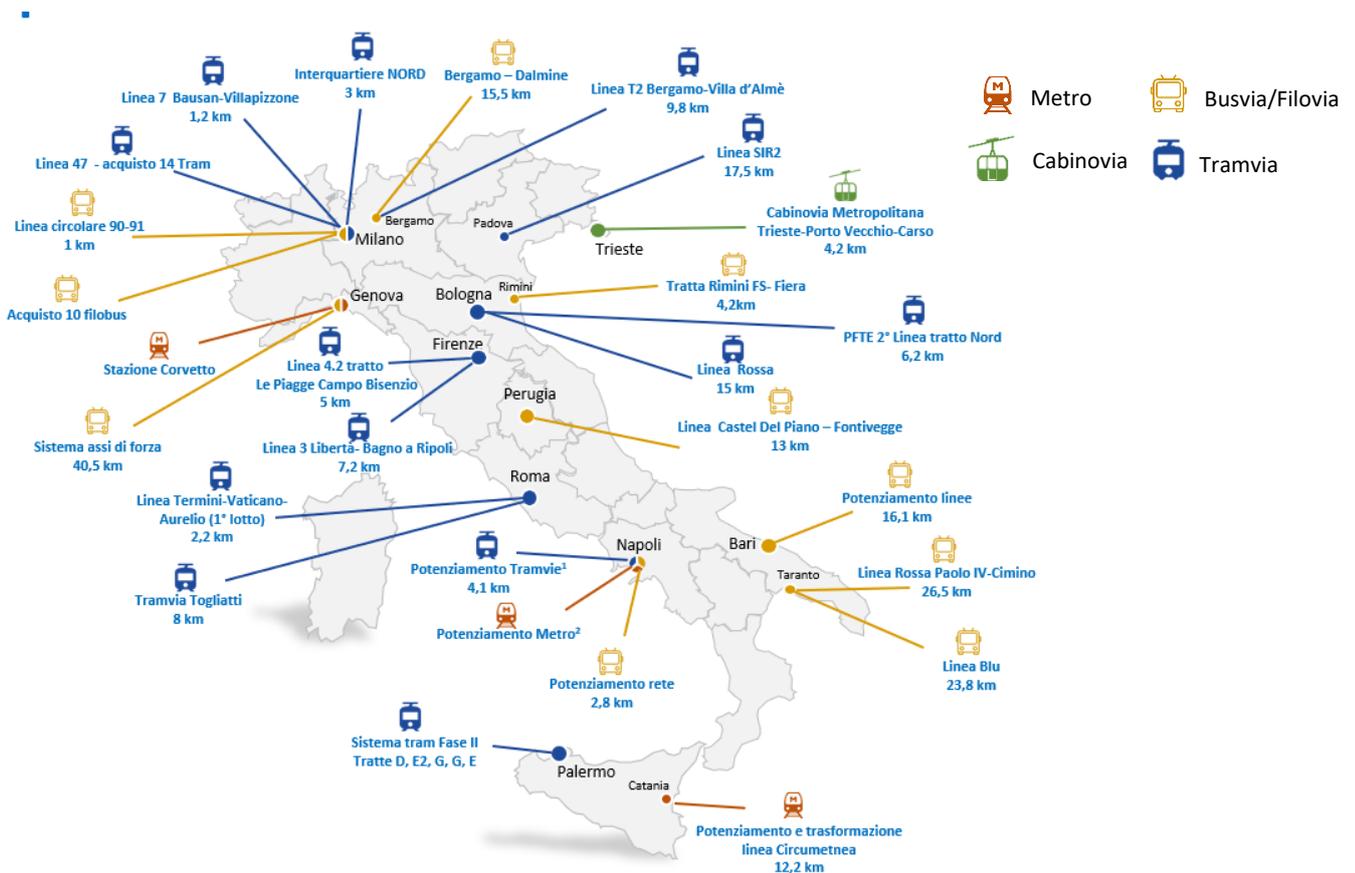
**Attività concluse**

Con D.M. 448 del 16.11.2021, adottato previa intesa acquisita dalla Conferenza unificata il 3 novembre 2021, sono stati individuati gli interventi da ammettere a finanziamento. Al fine di ridurre i tempi procedurali, le modalità di gestione delle risorse sono definite direttamente nel decreto, per cui non è prevista la sottoscrizione di relative convenzioni tra Amministrazione Centrale e soggetto attuatore. Con d.d. n. 258 del 07.09.2022, in corso di registrazione presso la Corte dei Conti, si è provveduto alla variazione dei CUP ai fini dell'erogazione delle risorse.

**Attività in-itinere e future**

È in corso, presso il preposto ufficio della Direzione Generale competente, una ricognizione delle esigenze di chiarimento in merito alle procedure specifiche, in modo da supportare i soggetti attuatori ai fini di una sollecita attivazione degli interventi. L'obbligazione giuridicamente vincolante per la realizzazione degli interventi di cui agli Allegati 1 e 2 del D.M. deve essere assunta entro T4/2023, pena la revoca del finanziamento. Le Amministrazioni beneficiarie del contributo stanno provvedendo alla predisposizione della documentazione, ivi compresa l'approvazione delle progettazioni, propedeutica all'espletamento della gara per procedere all'affidamento dei lavori o all'affidamento congiunto della progettazione e dell'esecuzione. Su questa misura è prevista un'attività di supporto tecnico di CDP a favore dei soggetti attuatori, così come previsto dalla Circolare n.4/2022 del MEF.

Figura 9 – I progetti di TRM finanziati con il PNRR



Fonte: Decreto ministeriale n. 448 del 16.11.2021

Nota: <sup>(1)</sup> Completamento del collegamento tranviario tra Via della Stadera e il deposito di Via delle Puglie, compreso la realizzazione di una nuova officina tranviaria (1,3 km); realizzazione nuova linea tranviaria tra S. Giovanni e Piazza Sannazaro, mediante ricostruzione dell'armamento tranviario e della rete aerea (2,8 km); fornitura di n. 5 tram da 24 metri, 3 elementi, pianale basso; valorizzazione delle linee tranviarie – sottostazioni elettriche; realizzazione impianti della linea tranviaria n. 4 di Napoli.

<sup>(2)</sup> Completamento della flotta rotabile di linea 1: fornitura n. 4 elettrotreni; rinnovo e valorizzazione dell'armamento della tratta Montedonzelli-Piscinola; ampliamento deposito mezzi e officina di manutenzione della linea 1 – località Piscinola (lotto 2); realizzazione deposito officina Piscinola di Vittorio linea metropolitana Eav Averna Piscinola – 1° fase; realizzazione deposito officina Piscinola di Vittorio linea metropolitana Eav Averna Piscinola – 2° fase; completamento della flotta rotabile di linea 6: fornitura 3 elettrotreni.

## M2C2 - Investimento 4.4.1 - Rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti

Anagrafica	
Misura	Investimento 4.4.1 - Rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti
Missione	M2
Componente	C2
Descrizione	Il rinnovo della flotta con autobus a basso impatto ambientale avviene accelerando l'attuazione del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile e prevede il progressivo rinnovo degli autobus per il trasporto pubblico locale e la realizzazione di infrastrutture di ricarica dedicate. In particolare, è previsto l'acquisto entro il 2026 di circa 3.000 bus a basse emissioni.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M2C2-32	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di appalti pubblici per l'acquisto di autobus puliti	T4/2023
M2C2-34	Target	Acquisto di almeno 800 autobus a emissioni zero per il rinnovo del parco veicoli	T4/2024
M2C2-35	Target	Entrata in servizio di almeno 3.000 autobus (quantità complessiva) a emissioni zero per il rinnovo del parco veicoli.	T2/2026

Numero	Descrizione
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	D.M. n. 530 del 23.12.2021 di riparto delle risorse (nuovi progetti) D.M. n. 81 del 14.02.2020, n. 234 del 06.06.2020 e n. 71 del 09.02.2021 (progetti in essere)
Tipologia intervento	acquisto beni o servizi
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Enti territoriali
Numero di progetti/soggetti attuatori	55 soggetti attuatori
Risorse finanziarie	Totale € 2.415 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente € 500 mln
Risorse al SUD	40% pari a 966 mln € (di cui 678 mln € per i nuovi progetti) Ripartizione D.M.
Tagging Climate	100%
Tagging Digital	0%
DNSH	Regime 1. I progetti dovranno prevedere l'acquisto di veicoli a zero emissioni (bus low-floor M2/M3 elettrici o a idrogeno) in linea con i criteri relativi agli obiettivi di mitigazione previsti dalla Tassonomia europea.

### Cronoprogramma attuativo

#### Legenda



Ripartizione risorse



Termine ultimo aggiudicazione gara/contratti



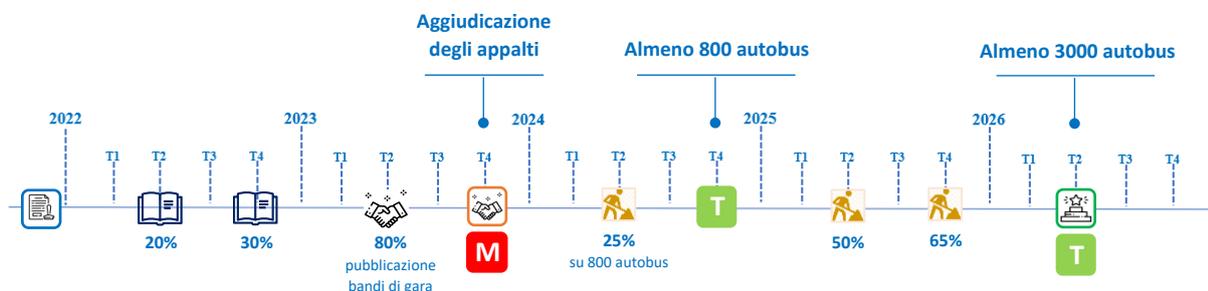
Conclusione lavori



Avanzamento forniture



Capitolato d'oneri (% interventi)



### Stato dell'attuazione

#### Attività concluse

Adottato D.M. di riparto n. 530 del 23.12.2021, previa intesa espressa dalla Conferenza unificata il 16 dicembre 2021; acquisite le manifestazioni di interesse per l'accesso al finanziamento da parte dei soggetti beneficiari ed i CUP degli investimenti previsti. A seguito dell'acquisizione dei CUP è stato adottato il Decreto MIMS n. 134 del 10 maggio 2022 per il finanziamento degli interventi previsto dall'art. 1, co. 4, del D.M. n. 530/2021

#### Attività in-itinere e future

Sono state attivate le procedure per l'erogazione delle anticipazioni nella misura del 10%. Obbligazione giuridicamente vincolante da conseguire entro T4/2023 (Aggiudicazione dei contratti).

Figura 10a – Numero di autobus minimo da acquistare dai Comuni capoluogo di città metropolitana

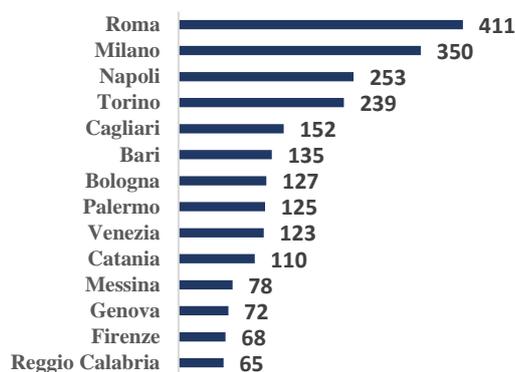
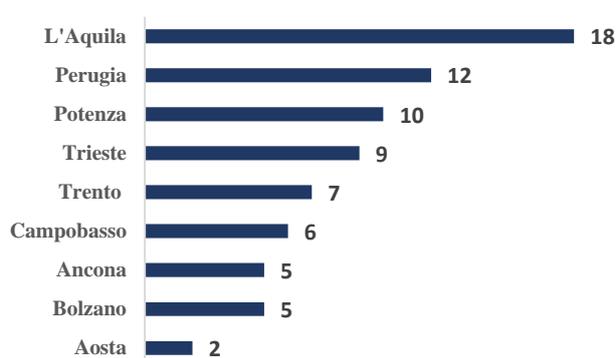
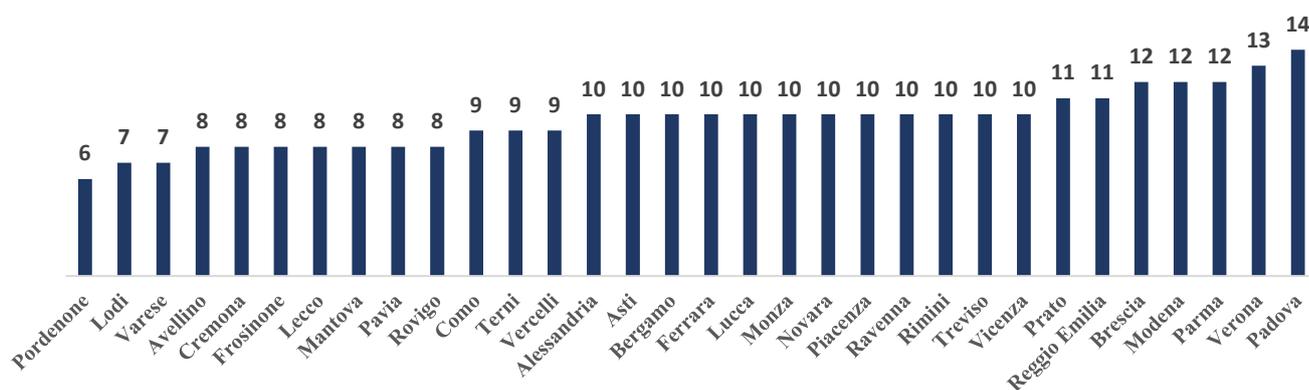


Figura 10b – Numero di autobus minimo da acquistare dai Comuni capoluogo di Regione/Provincia Autonoma



Fonte: Allegato 1 al D.M. n. 530/2021

Figura 10c – Numero di autobus minimo da acquistare dai Comuni ad alto inquinamento di PM10 e Biossido di Azoto



Fonte: Allegato 1 al D.M. n. 530/2021

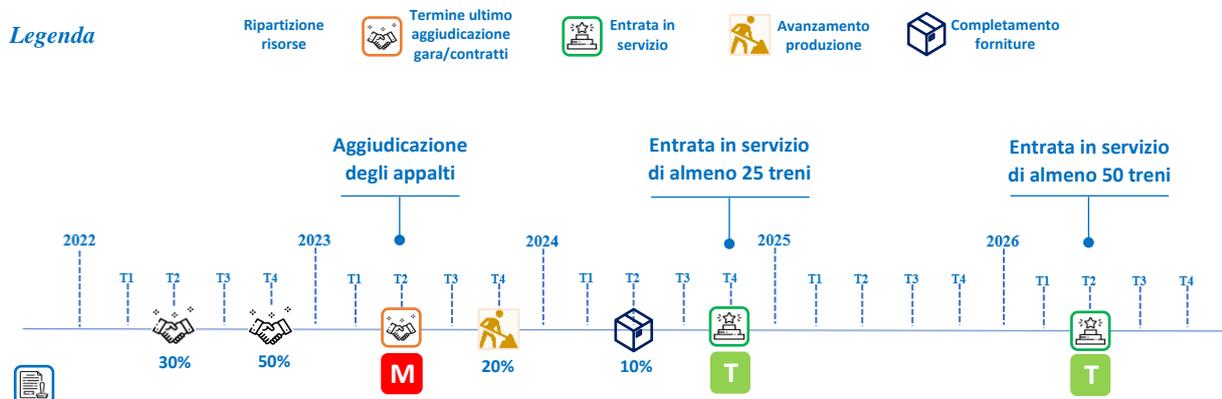
## M2C2 - Investimento 4.4.2 - Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale - Rinnovo treni TPL

Anagrafica	
Misura	Investimento 4.4.2 - Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale – Rinnovo treni TPL
Missione	M2
Componente	C2
Descrizione	L'investimento per il rinnovo di parte della flotta di treni per trasporto regionale con mezzi a propulsione alternativa consentirà di ridurre l'età media del parco rotabile regionale tramite l'acquisto di unità a propulsione elettrica e a idrogeno. La misura prevede l'acquisto di 50 treni per sostituire un numero equivalente di vecchie unità entro il 2026. A questi vanno aggiunte 100 carrozze di nuova concezione sviluppate con materiali riciclabili e rivestite con pannelli fotovoltaici.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M2C2-33	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di (tutti gli) appalti pubblici per l'acquisto di treni puliti.	T2/2023
M2C2-34bis	Target	Entrata in servizio di almeno 25 treni a emissioni zero per il rinnovo del parco ferroviario.	T4/2024
M2C2-35bis	Target	Entrata in servizio di almeno 150 treni a emissioni zero per il rinnovo del parco ferroviario	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	D.M. n. 319 del 09.08.2021 (nuovi progetti) D.M. n. 408 del 10.08.2017 e 164 del 21.04.2021 (progetti in essere)
Tipologia intervento	acquisto beni o servizi
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Enti territoriali (Regioni e Province Autonome di Trento e Bolzano)
Numero di progetti/soggetti attuatori	21 soggetti attuatori
Risorse finanziarie	Totale € 600 mln
	Di cui progetti in essere/legislazione vigente € 100 mln
Risorse al SUD	50% pari a 300 mln € Ripartizione D.M.
Tagging Climate	100%
Tagging Digital	0%
DNSH	Regime 1. I treni acquistati dovranno presentare emissioni dirette (dallo scarico) di CO2 pari a zero, oppure pari a zero quando operano su binari dotati delle infrastrutture necessarie e che utilizzano un motore convenzionale quando tali infrastrutture non sono disponibili (bimodali). Inserimento nella documentazione di gara dei necessari elementi volti a garantire il rispetto del principio di non arrecare un danno significativo.

### Cronoprogramma attuativo



### Stato dell'attuazione

#### Attività concluse

Emanato il D.M. di riparto n. 319 del 09.08.2021, previa intesa espressa dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano nella seduta del 4 agosto 2021. Effettuata ricognizione con tutte le Regioni sullo stato delle procedure da attivare, in corso ed eventualmente completate, con relativa tempistica e sono stati acquisiti i CUP degli interventi. Il decreto stabilisce che ciascuna delle Regioni e Province autonome la cui assegnazione è superiore a € 25 mln dovrà acquistare almeno 2 treni entro T4 2024 e il resto entro T2 2026. Tutte le altre Regioni e Province autonome dovranno acquistare almeno 1 treno entro T4 2024 e completare il programma delle forniture entro T2 2026.

#### Attività in itinere e future

Sono state attivate le procedure per l'erogazione delle anticipazioni – nella misura del 10%. Obbligazione giuridicamente vincolante da conseguire entro il 30 giugno 2023 (notifica dell'aggiudicazione dei contratti).

Figura 11 – Ripartizione regionale delle risorse aggiuntive del PNRR destinate al rinnovo dei treni TPL



Nota. Riparto delle risorse del PNRR relative ai nuovi progetti (Fonte: Allegato 1 al D.M. 319/2021).

## M2C2 – Investimento 4.4.2 - Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale - Rinnovo intercity al Sud

Anagrafica	
<b>Misura</b>	Investimento 4.4.2 - Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale – Rinnovo intercity al Sud
<b>Missione</b>	M2
<b>Componente</b>	C2
<b>Descrizione</b>	L'investimento per il rinnovo di parte della flotta di treni per trasporto regionale con mezzi a propulsione alternativa consentirà di ridurre l'età media del parco rotabile regionale tramite l'acquisto di unità a propulsione elettrica e a idrogeno. La misura prevede l'acquisto di 50 treni per sostituire un numero equivalente di vecchie unità entro il 2026. A questi vanno aggiunte 100 carrozze di nuova concezione sviluppate con materiali riciclabili e rivestite con pannelli fotovoltaici.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M2C2-33	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di (tutti gli) appalti pubblici per l'acquisto di treni puliti.	T2/2023
M2C2-34bis	Target	Entrata in servizio di almeno 25 treni a emissioni zero per il rinnovo del parco ferroviario.	T4/2024
M2C2-35bis	Target	Entrata in servizio di almeno 150 treni a emissioni zero per il rinnovo del parco ferroviario.	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	D.M. n. 475 del 29/11/2021
<b>Tipologia intervento</b>	acquisto beni o servizi
<b>Tipologia soggetto attuatore/beneficiario</b>	Concessionari e società di gestione
<b>Numero di progetti/soggetti attuatori</b>	Trenitalia S.p.a.
<b>Risorse finanziarie</b>	Totale € 200 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente -
<b>Risorse al SUD</b>	100% pari a 200 mln € Ripartizione D.M.
<b>Tagging Climate</b>	100%
<b>Tagging Digital</b>	0%
<b>DNSH</b>	Regime 1. I treni acquistati dovranno presentare emissioni dirette (dallo scarico) di CO2 pari a zero, oppure pari a zero quando operano su binari dotati delle infrastrutture necessarie e che utilizzano un motore convenzionale quando tali infrastrutture non sono disponibili (bimodali).

### Cronoprogramma attuativo

#### Legenda



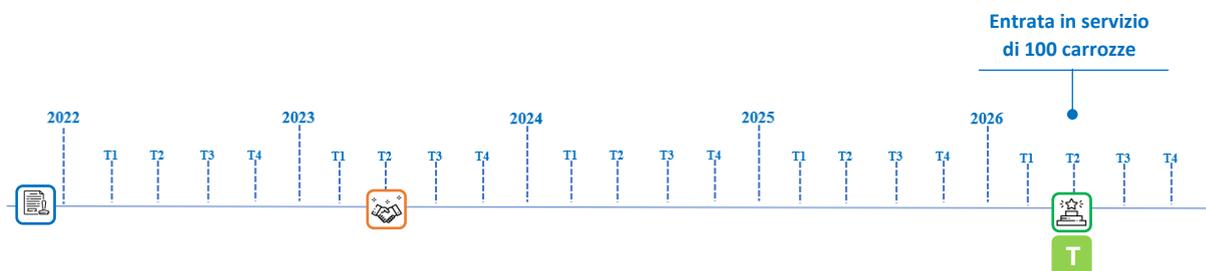
Ripartizione risorse



Termine ultimo  
aggiudicazione  
gara/contratti



Entrata in servizio



### Stato dell'attuazione

<b>Attività concluse</b>	Con D.M. 475 del 29.11.2021 sono stati assegnati alla Società Trenitalia 200 milioni di euro per il rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di collegamento a media e lunga percorrenza nelle tratte da e verso il Sud. Sono state verificate le caratteristiche tecniche dei treni e delle carrozze da acquistare ai fini del rispetto del DNSH
<b>Attività in-itinere e future</b>	Sottoscrizione dei contratti relativi all'impiego delle risorse entro T2/2023, pena la revoca del finanziamento.

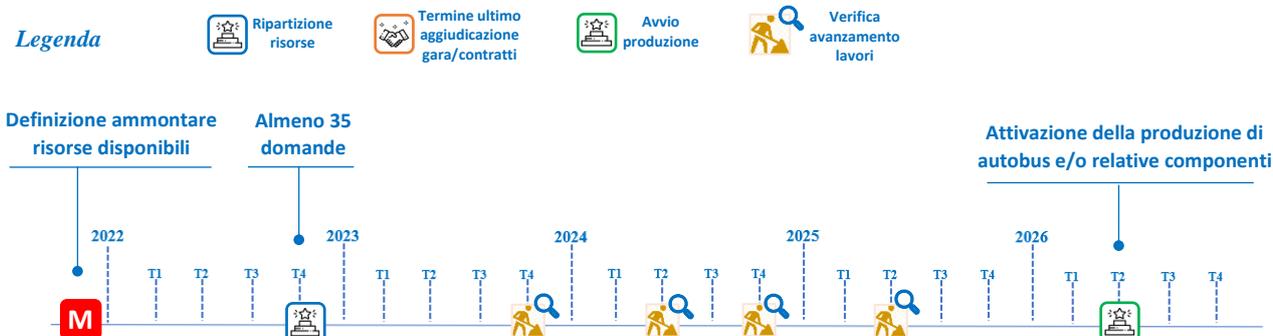
## M2C2 - Investimento 5.3 – Supporto alla filiera dei bus elettrici

Anagrafica	
Misura	Investimento 5.3 – Supporto alla filiera dei bus elettrici
Missione	M2
Componente	C2
Descrizione	Il piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile prevede il graduale rimpiazzo di autobus e mezzi di trasporto pubblici con nuovi veicoli meno inquinanti, in particolare veicoli elettrici. Scopo dell'intervento è favorire la trasformazione tecnologica della filiera legata alla produzione autobus in Italia, riducendo l'impatto ambientale del trasporto pubblico.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M2C2-41	Milestone	Il decreto ministeriale deve precisare l'ammontare delle risorse disponibili per realizzare circa 45 progetti di trasformazione industriale mediante "contratti di sviluppo".	T4/2021

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	D.M. n. 478 del 29.11.2021
Tipologia intervento	Contributi a imprese
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Imprese
Numero di progetti/soggetti attuatori	45 progetti
Risorse finanziarie	Totale € 300 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente € 50 mln
Risorse al SUD	≥ 40%
Tagging Climate	100%
Tagging Digital	0%
DNSH	Regime 1. I treni acquistati dovranno presentare emissioni dirette (dallo scarico) di CO2 pari a zero, oppure pari a zero quando operano su binari dotati delle infrastrutture necessarie e che utilizzano un motore convenzionale quando tali infrastrutture non sono disponibili (bimodali).

### Cronoprogramma attuativo



### Stato dell'attuazione

#### Attività concluse

Adottato il D.M. n. 478 del 29.11.2021 per la definizione delle risorse e l'identificazione degli strumenti attuativi (Contratti di Sviluppo). Il D.M. ha acquisito efficacia a seguito della registrazione degli organi di controllo (CdC in data 27.12.2021) e pubblicato sul sito istituzionale in data 29.12.2021. Adottato il D.M. MISE del 08.04.2022, previsto dall'art. 2 del D.M. 478/2021, che fornisce le direttive necessarie a consentire l'attuazione della misura attraverso lo strumento dei Contratti di sviluppo. In data 26.04.2022, il MISE ha attivato lo sportello per la presentazione delle domande di agevolazioni, a valere sullo strumento dei Contratti di sviluppo.

#### Attività in-itinere e future

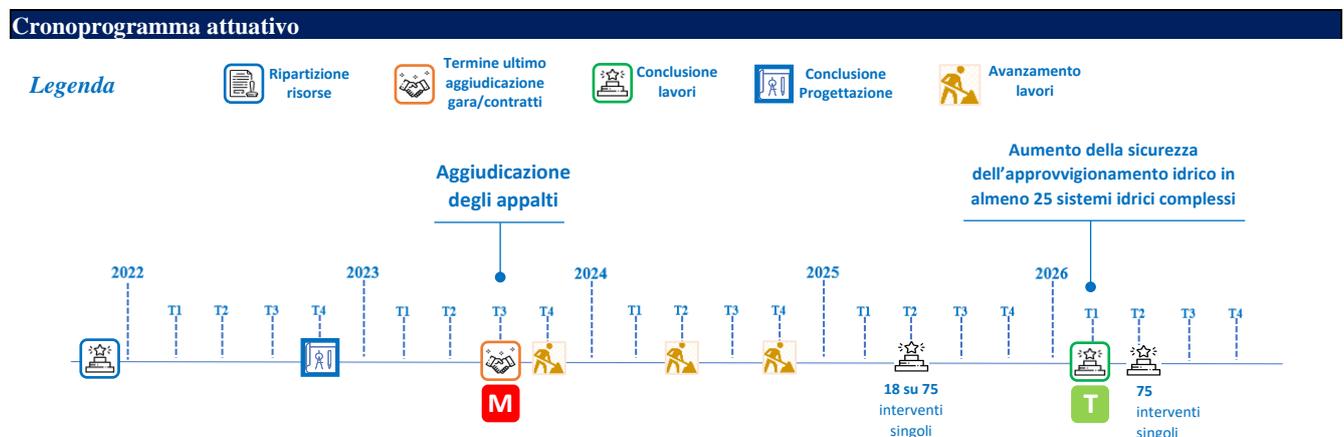
A seguito delle istanze pervenute, per il tramite dell'Agenzia nazionale per l'attrazione e lo sviluppo d'impresa – Invitalia S.p.A., verranno selezionate le iniziative da finanziare, fermo restando che un importo pari ad almeno il 40% della misura è destinato al finanziamento di progetti da realizzare nelle regioni Abruzzo, Molise, Puglia, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna. Eventuali criticità sono legate al fatto che i risultati conseguiti dallo sportello attivato dal MISE, in termini di istanze presentate e di progetti di investimento attivabili attraverso lo strumento dei contratti di Sviluppo non consentano un integrale assorbimento delle risorse previste dal D.M. 478/2021. Come previsto da quest'ultimo, tuttavia, è fatta salva la possibilità di far ricorso ad ulteriori misure agevolative che possano favorire in misura più efficace il conseguimento degli obiettivi dell'investimento finanziato, nel rispetto dei target. Gli interventi di carattere industriale e tecnologico per lo sviluppo della filiera produttiva degli autobus devono essere completati in tempo utile per garantire l'attivazione della produzione di autobus e/o relative componenti entro il 30 giugno 2026.

## M2C4 - Investimento 4.1 - Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico

Anagrafica	
Misura	Investimento 4.1 - Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico
Missione	M2
Componente	C4
Descrizione	L'investimento mira a garantire la sicurezza dell'approvvigionamento idrico, l'adeguamento e il mantenimento della sicurezza delle opere strutturali ed una maggiore resilienza delle infrastrutture, anche in un'ottica di adattamento ai cambiamenti climatici in atto. Gli interventi copriranno l'intero territorio nazionale con finalità differenti a seconda dell'area geografica e, in particolare, verranno ultimati i grandi impianti incompiuti, principalmente nel Mezzogiorno.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M2C4-28	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di (tutti gli) appalti pubblici per un totale di 2.000.000.000 € per investimenti in infrastrutture idriche primarie e per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico. Gli appalti devono riguardare: - la sicurezza dell'approvvigionamento idrico di importanti aree urbane; - lavori strutturali per aumentare la sicurezza e la resilienza della rete, compreso l'adattamento ai cambiamenti climatici (escluse le dighe); - l'aumento della capacità di trasporto dell'acqua. I criteri di selezione devono garantire che l'investimento contribuisca appieno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici con un coefficiente per il calcolo del sostegno pari al 40%, conformemente all'allegato VI del regolamento (UE) 2021/241 sul dispositivo per la ripresa e la resilienza.	T3/2023
M2C4-29	Target	Aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento idrico e la resilienza dell'infrastruttura idrica in almeno 25 sistemi idrici complessi	T1/2026

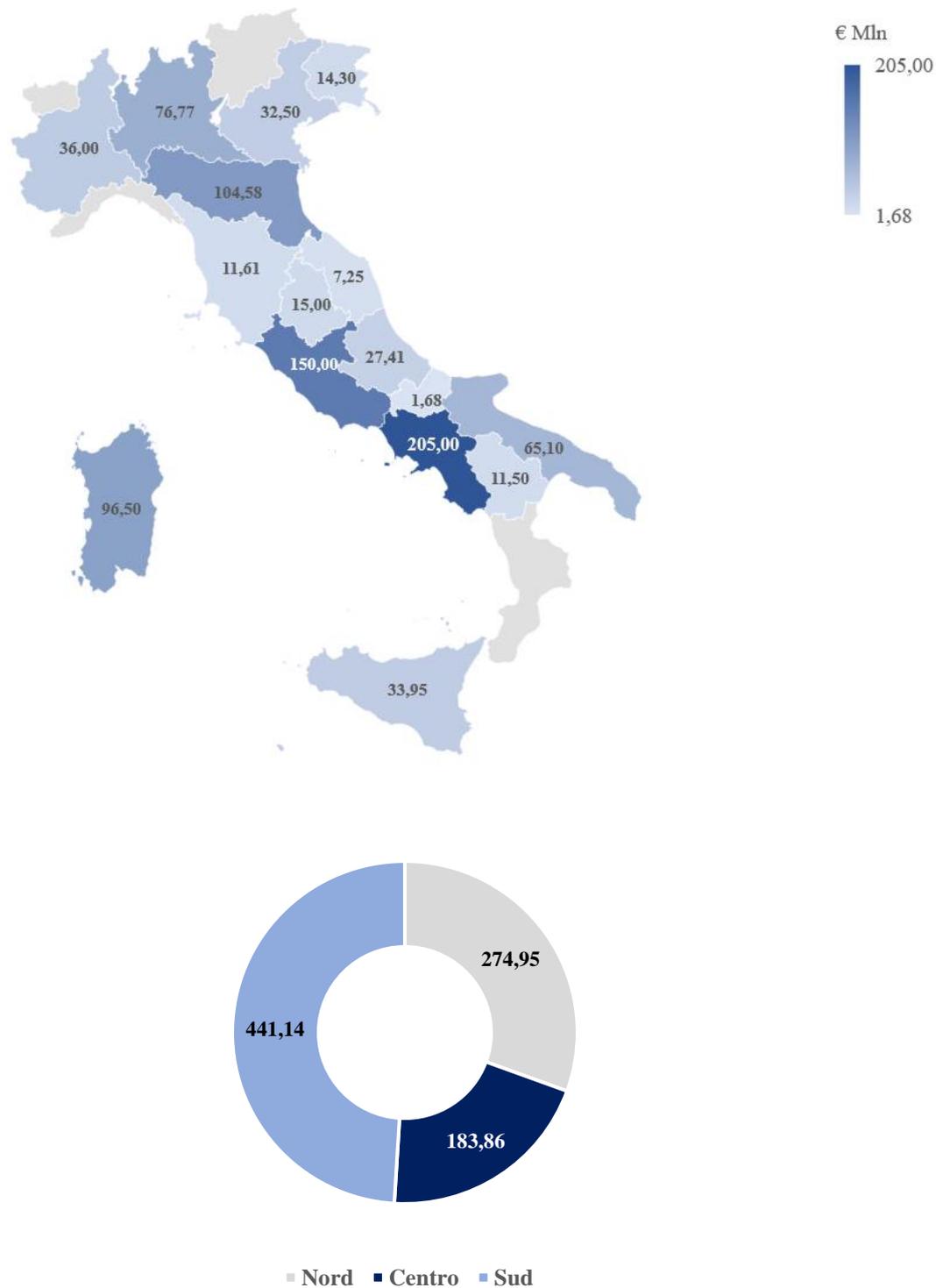
Caratteristiche dell'intervento		
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	D.M. n. 517 del 16.12.2021	
Tipologia intervento	Opere pubbliche	
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Concessionari e società di gestione	
Numero di progetti/soggetti attuatori	124 progetti	
Risorse finanziarie	Totale	€ 2.000 mln
	Di cui progetti in essere/legislazione vigente	€ 1.100 mln
Risorse al SUD	50% pari a 1010 mln € Ripartizione D.M.	
Tagging Climate	40%	
Tagging Digital	0%	
DNSH	Regime 2 (l'investimento si limita a non arrecare un danno significativo rispetto agli aspetti ambientali). Il D.M. impone ai soggetti beneficiari di inserire nella documentazione di gara e nei progetti elementi per garantire il rispetto del principio.	



## Stato dell'attuazione

<b>Attività concluse</b>	<p>Acquisita intesa in Conferenza unificata nella seduta del 2 dicembre 2021 ed emanato D.M. n. 517 del 16.12.2021 con l'individuazione degli interventi, registrato Corte dei Conti in data 30 dicembre 2021 al n. 3227. Conclusa anche la fase istruttoria della documentazione propedeutica e la successiva formalizzazione del finanziamento. Con D.M. n. 517 del 16/12/2021 sono stati individuati 124 interventi oggetto del finanziamento a valere sulla linea d'investimento M2C4-I4.1.</p> <p>Gli interventi afferiscono sia alle risorse aggiuntive del PNRR (Allegato 1), che alle risorse previste da legislazione vigente – disponibili nel periodo 2021 2026 - in gestione della DG dighe e infrastrutture idriche e non ancora impegnate (Allegato 2), nonché alle risorse già impegnate su capitolo di bilancio della DG dighe e infrastrutture idriche e su fondi FSC 2014-2020 (Allegato 3).</p> <p>Conclusa anche l'istruttoria della documentazione propedeutica alla formalizzazione del finanziamento</p>
<b>Attività in-itinere e future</b>	<p>È in corso la fase 4 di Sottoscrizione da parte dei Soggetti Attuatori degli Atti d'Obbligo. Dei 39 interventi di cui all'<i>Allegato 1</i>, 33 sono gli atti d'obbligo sottoscritti e registrati presso gli organi di controllo e per i quali è stata avviata la richiesta di anticipazione (5 sono gli interventi che hanno già ricevuto l'anticipazione per un importo totale di € 6.989.900,00). Dei 53 interventi di cui all'<i>Allegato 2</i>, 49 sono gli atti d'obbligo sottoscritti e registrati presso gli organi di controllo e 48 interventi hanno ricevuto l'anticipazione per un totale di € 119.787.291,06. Per i 32 interventi di cui all'<i>Allegato 3</i>, è in corso la verifica dei contenuti dell'Atto d'obbligo da sottoscrivere, ovvero dell'atto aggiuntivo alla convenzione, già sottoscritta. Sono in corso controlli sulle spese già sostenute.</p> <p>A partire dal 1° luglio 2022 fino al 31 dicembre 2022, sarà verificato lo stato di attuazione procedurale e finanziario di tutti gli interventi. (Fase 5 Monitoraggio Piattaforma ReGiS).</p> <p>L'individuazione degli interventi che necessitano di azioni di accompagnamento e di sostituzione, avverrà a partire dal 02 settembre 2022 fino al 02 dicembre 2022 (Fase 6) mediante il controllo dei cronoprogrammi.</p> <p>Fase 7) Monitoraggio continuo delle procedure di appalto lavori dal 01 gennaio 2023 al 30 settembre 2023.</p> <p>Su questa misura verrà attivata a favore dei soggetti attuatori l'attività di assistenza tecnica da parte di Invitalia come previsto dalla Circolare n. 4/2022 del MEF.</p>

Figura 12 – Ripartizione regionale delle risorse aggiuntive da destinare alle infrastrutture idriche primarie (€mln)



Fonte: Allegato 1 al D.M. n. 517 del 16.12.2021 – risorse aggiuntive PNRR (€ 900.000.000)

## M2C4 - Investimento 4.2 - Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti

Anagrafica	
Misura	Investimento 4.2 - Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti
Missione	M2
Componente	C4
Descrizione	Il progetto è rivolto prioritariamente a una riduzione delle perdite nelle reti per l'acqua potabile, anche attraverso la digitalizzazione delle reti, al fine di favorire una gestione ottimale delle risorse idriche, riducendo gli sprechi e limitando le inefficienze. I sistemi di controllo avanzati consentiranno il monitoraggio di portate, pressioni di esercizio e parametri di qualità dell'acqua non solo dei nodi principali, ma anche dei punti sensibili della rete

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M2C4-30	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti per un totale di 900.000.000 EUR per interventi finalizzati all'ammodernamento e all'efficienza delle reti di distribuzione idrica. Gli appalti devono riguardare: - interventi volti a ridurre le perdite nelle reti per l'acqua potabile; - incremento della resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici; - rafforzamento della digitalizzazione delle reti per una gestione ottimale delle risorse idriche, ridurre gli sprechi e limitare le inefficienze.	T3/2023
M2C4-31	Target	Costruire almeno altri 9.000 chilometri di rete idrica a livello distrettuale	T4/2024
M2C4-32	Target	Costruire almeno altri 25.000 chilometri di rete idrica a livello distrettuale	T1/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	Avviso pubblico
Tipologia intervento	Opere pubbliche
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Concessionari e società di gestione
Numero di progetti/soggetti attuatori	-
Risorse finanziarie	Totale € 900 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente -
Risorse al SUD	40% pari a 360 mln € Ripartizione con avviso pubblico
Tagging Climate	40%
Tagging Digital	0%
DNSH	Regime 2: l'investimento si limita a non arrecare un danno significativo rispetto agli aspetti ambientali valutati nelle analisi DNSH. Elementi di controllo per quanto riguarda la fase di cantiere.

### Cronoprogramma attuativo

#### Legenda



Ripartizione risorse



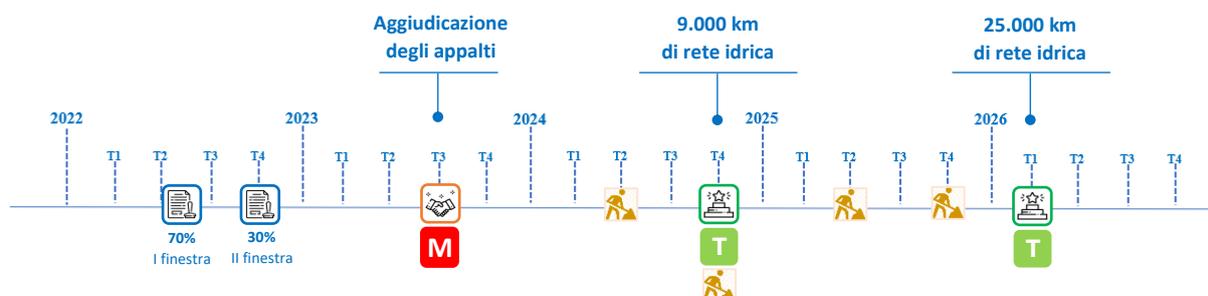
Termine ultimo aggiudicazione gara/contratti



Conclusione lavori



Avanzamento lavori



## Stato dell'attuazione

### Attività concluse

Conclusa la Fase 1) relativa allo Schema di Avviso pubblico per la selezione degli interventi con l'intesa acquisita in Conferenza Unificata nella seduta del 20/12/2021. L'Avviso è stato pubblicato in GU in data 09 marzo 2022. La Fase 2) di selezione di interventi si suddivide in due finestre temporali: per la 1° finestra temporale (70% della dotazione, ovvero 630 milioni di €) si è conclusa la presentazione delle proposte (9 marzo 2022 – 31 maggio 2022), è stata nominata la Commissione di valutazione delle proposte con decreto direttoriale n. 269 del 01.06.2022 ed emanato il decreto direttoriale n. 594 del 24.08.2022 con cui la Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ha approvato la graduatoria definitiva delle proposte di finanziamento. Al termine delle attività di valutazione delle proposte, risultano selezionati 21 progetti per un totale di € 606.870.905,08, di cui il 56% delle risorse (11 interventi) nel Centro Nord e il 44% (10 interventi) localizzati al Sud. È in corso di acquisizione la documentazione dei soggetti beneficiari per la formalizzazione del finanziamento.

### Attività in-itinere e future

È in corso la fase di presentazione delle proposte relative alla seconda finestra temporale (1° settembre-31 ottobre 2022) relativo al restante 30% della dotazione. A partire dal 1° novembre inizierà la fase di selezione degli interventi da parte della Commissione di Valutazione con successiva individuazione delle graduatorie degli interventi ammissibili e la formalizzazione del finanziamento degli interventi selezionati entro il 31/12/2022.

Entro T4-2022 verifica dello stato di attuazione procedurale degli interventi. Notifica di aggiudicazione dei lavori entro T3-2023. A partire dal 1° gennaio 2023, si apre la Fase 3) che prevede il monitoraggio continuo delle procedure di appalto dei lavori e che terminerà entro T3/2023 con la notifica di aggiudicazione degli appalti.

### M3C1 – Sub-Investimento 1.1.1 - Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità con il Mezzogiorno per passeggeri e merci (Napoli – Bari)

Anagrafica	
Misura	Investimento 1.1 – Collegamenti ferroviari ad Alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci. Sub-Investimento 1.1.1 – Collegamenti ferroviari ad Alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci (Napoli – Bari)
Missione	M3
Componente	C1
Descrizione	Gli investimenti proposti nella rete ad AV permetteranno lo sviluppo dei servizi ferroviari passeggeri e merci a lunga percorrenza, coerentemente con la struttura del territorio italiano e con le esigenze di connettività delle Regioni meridionali. Tali interventi permetteranno di ridurre i tempi di percorrenza e di aumentare la capacità nelle tratte Napoli-Bari (sub-investimento 1.1.1), Palermo-Catania-Messina (sub-investimento 1.1.2) e Salerno-Reggio Calabria (sub-investimento 1.1.3).

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-3	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari e Palermo-Catania nel pieno rispetto delle norme in materia di appalti pubblici. Gli appalti devono fare riferimento alle seguenti tratte di tali linee: - linea Napoli-Bari: Orsara-Bovino; - linea Palermo-Catania: Catenanuova-Dittaino e Dittaino-Enna.	T4/2022
M3C1-5	Target	69 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari e Palermo-Catania costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa. I 69 km devono essere costruiti nelle seguenti tratte: - Bicocca-Catenanuova (Palermo-Catania) 37 km - Canello-Frasso (Napoli-Bari) 16 km - Napoli-Canello (Napoli-Bari) 16 km	T2/2024
M3C1-6	Target	274 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa. La ripartizione indicativa è la seguente: - Orsara-Bovino (Napoli-Bari) 93 km - Battipaglia-Romagnano (Salerno Reggio Calabria) 33 km - Catenanuova-Dittaino e Dittaino-Enna (Palermo-Catania) 148 km	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	Aggiornamento 2020-2021 al Contratto di Programma 2017-2021 tra RFI e MIMS (26.11.2021)
Tipologia intervento	Opere pubbliche
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	RFI
Numero di progetti/soggetti attuatori	Variante Canello-Napoli (rif. CdP-I 0284); Raddoppio e velocizzazione tratta Canello-Frasso Telesino (rif. CdP-I 0279A); 1° lotto: tratta Frasso Telesino-Telese, 2° lotto: tratte Telese-S.Lorenzo Maggiore-Vitulano (rif. CdP-I 0279B); raddoppio tratta Orsara-Bovino (rif. CdP-I 0099B); tratta Apice-Hirpinia (rif. CdP-I 0281)
Risorse finanziarie	Totale € 1.400 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente € 1.400 mln
Risorse al SUD	100% pari a 1.400,00 €mln Opere puntuali
Tagging Climate	100%
Tagging Digital	0%
DNSH	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l'analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano.

### Cronoprogramma attuativo

#### Legenda

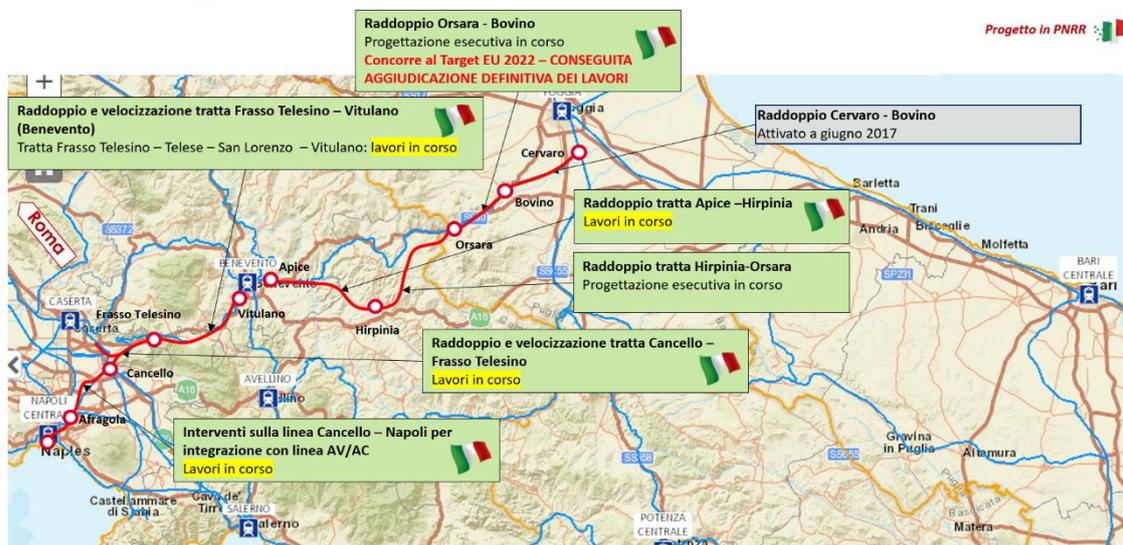
-  Ripartizione risorse
-  Termine ultimo aggiudicazione gara/contratti
-  Conclusione lavori
-  Avanzamento lavori



### Stato dell'attuazione

<b>Attività concluse</b>	<p>Nel 2021 è stata completata l'aggiudicazione dei lavori di realizzazione della linea ferroviaria di tutti i lotti inseriti nel PNRR, compresa la tratta Orsara Bovino, per la quale è in corso la progettazione esecutiva.</p>
<b>Attività in-itinere e future</b>	<p>A valle dell'affidamento dei lavori di tutti i lotti inseriti in PNRR, sono in corso di realizzazione i lotti della Orsara-Bovino, Canello-Frasso Telesino, Frasso Telesino-Telese-San Lorenzo-Vitulano, Apice-Hirpinia e Napoli-Canello. Sui lotti Napoli-Canello e Canello-Frasso sono emerse criticità connesse agli scavi archeologici. Sul lotto Apice – Hirpinia sono emerse criticità connesse ad imprevisti di natura geologica (fronti in frana e anomala presenza di gas) che hanno imposto un rallentamento delle attività e contestualmente lo studio di varianti. Su entrambi i lotti ci sono criticità legate alla difficoltà di reperimento delle materie prime, oltre che di incremento del costo dei materiali.</p>

Figura 13 – I lotti PNRR sulla linea AV Napoli-Bari



Fonte: RFI

### M3C1 – Sub-Investimento 1.1.2 - Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità con il Mezzogiorno per passeggeri e merci (Palermo – Catania)

Anagrafica	
Misura	Investimento 1.1 – Collegamenti ferroviari ad Alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci. Sub-Investimento 1.1.2 – Collegamenti ferroviari ad Alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci (Palermo-Catania)
Missione	M3
Componente	C1
Descrizione	Gli investimenti proposti nella rete ad AV permetteranno lo sviluppo dei servizi ferroviari passeggeri e merci a lunga percorrenza, coerentemente con la struttura del territorio italiano e con le esigenze di connettività delle Regioni meridionali. Tali interventi permetteranno di ridurre i tempi di percorrenza e di aumentare la capacità nelle tratte Napoli-Bari (sub-investimento 1.1.1), Palermo-Catania-Messina (sub-investimento 1.1.2) e Salerno-Reggio Calabria (sub-investimento 1.1.3).

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-3	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari e Palermo-Catania nel pieno rispetto delle norme in materia di appalti pubblici. Gli appalti devono fare riferimento alle seguenti tratte di tali linee: - linea Napoli-Bari: Orsara-Bovino; - linea Palermo-Catania: Catenanuova-Dittaino e Dittaino-Enna.	T4/2022
M3C1-5	Target	69 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e e merci sulle linee Napoli-Bari e Palermo-Catania costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa. I 69 km devono essere costruiti nelle seguenti tratte: - Bicocca-Catenanuova (Palermo-Catania) 37 km - Cancellone-Frasso (Napoli-Bari) 16 km - Napoli-Cancellone (Napoli-Bari) 16 km	T2/2024
M3C1-6	Target	274 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa. La ripartizione indicativa è la seguente: - Orsara-Bovino (Napoli-Bari) 93 km - Battipaglia-Romagnano (Salerno Reggio Calabria) 33 km - Catenanuova-Dittaino e Dittaino-Enna (Palermo-Catania) 148 km	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	Aggiornamento 2020-2021 al Contratto di Programma 2017-2021 tra RFI e MIMS (26.11.2021)
Tipologia intervento	Opere pubbliche
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Impresa – RFI
Numero di progetti/soggetti attuatori	Lotto 3 “Lercara-Caltanissetta Xirbi”, Lotto 4a “Caltanissetta Xirbi-Enna”, Lotto 4b “Enna-Dittaino”, Lotto 5 “Dittaino-Catenanuova”, Lotto 6 “Catenanuova-Bicocca” (rif. CdP-I 0275A)
Risorse finanziarie	Totale € 1.440 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente € 1.123,13 mln
Risorse al SUD	100% pari a 1.440 mln €
Tagging Climate	Opere puntuali 100%
Tagging Digital	0%
DNSH	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l'analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano.

### Cronoprogramma attuativo

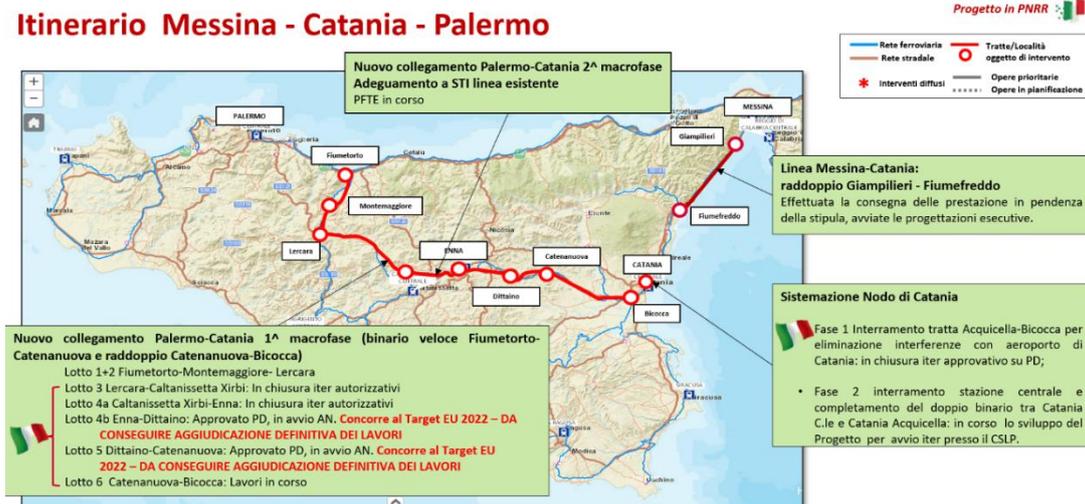


### Stato dell'attuazione

**Attività concluse** Si stanno concludendo gli iter autorizzativi per il Lotto 3 (Lercara - Caltanissetta) e Lotto 4a (Caltanissetta-Enna) e si prevede di avviare le relative attività negoziali entro l'anno. Sono state avviate le attività negoziali per il lotto 4b e per il lotto 5 e le relative gare sono state ripubblicate nel mese di giugno con tariffe aggiornate. È stato aggiudicato il bando per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori del lotto funzionale 5 (Dittaino-Catenanuova).

**Attività in-iter e future** Sono in corso i lavori sul lotto 6. Si prevede di aggiudicare la gara bandite per il lotto 4b entro l'anno. Sul lotto 6 sono emerse criticità connesse ad interferenze con sottoservizi, che hanno comportato uno slittamento della data di completamento delle opere nel 2024.

Figura 14 – I lotti PNRR sulla linea AV Palermo-Catania



Fonte: RFI

## M3C1 – Sub-Investimento 1.1.3 - Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità con il Mezzogiorno per passeggeri e merci (Salerno-Reggio Calabria)

Anagrafica	
Misura	Investimento 1.1 - Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci Sub-Investimento 1.1.3 - Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci (Salerno-Reggio Calabria)
Missione	M3
Componente	C1
Descrizione	Gli investimenti proposti nella rete ad AV permetteranno lo sviluppo dei servizi ferroviari passeggeri e merci a lunga percorrenza, coerentemente con la struttura del territorio italiano e con le esigenze di connettività delle Regioni meridionali. Tali interventi permetteranno di ridurre i tempi di percorrenza e di aumentare la capacità nelle tratte Napoli-Bari (sub-investimento 1.1.1), Palermo-Catania-Messina (sub-investimento 1.1.2.) e Salerno-Reggio Calabria (sub-investimento 1.1.3).

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-4	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulla linea Salerno - Reggio Calabria. Gli appalti devono fare riferimento alle seguenti tratte di tale linea: - Battipaglia-Romagnano	T1/2024
M3C1-6	Target	274 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa. La ripartizione indicativa è la seguente: - Orsara-Bovino (Napoli-Bari) 93 km - Battipaglia-Romagnano (Salerno-Reggio Calabria) 33 km - Catenanuova-Dittaino e Dittaino-Enna (Palermo-Catania) 148 km	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	Aggiornamento 2020-2021 al Contratto di Programma 2017-2021 tra RFI e MIMS (26.11.2021)
Tipologia intervento	Opere pubbliche
Soggetto attuatore	RFI Rete Ferroviaria Italiana
Numero di progetti/soggetti attuatori	Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della tratta linea AV Salerno-Reggio Calabria: circa 33 km di tracciato a doppio binario con realizzazione di 11 gallerie naturali (comprendente anche l'interconnessione Romagnano verso la linea storica Battipaglia-Potenza) (rif. CdP-I I107A)
Risorse finanziarie	Totale € 1.800,00 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente -
Risorse al SUD	100% pari a 1.800 mln €
Tagging Climate	100%
Tagging Digital	0%
DNSH	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l'analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano..

### Cronoprogramma attuativo

#### Legenda





**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili

#### Stato dell'attuazione

<b>Attività concluse</b>	Per il Lotto 1a Battipaglia- Romagnano ed Interconnessione con Linea Storica Battipaglia-Potenza, a gennaio 2022 è stato avviato l'iter autorizzativo (inviato al CSLLPP il PFTE di cui è stato acquisito il parere in data 01.08.2022 ed è in corso la Conferenza di Servizi; si è concluso, invece, il Dibattito Pubblico). Pubblicato il Decreto MIC-MITE di compatibilità ambientale dell'opera.
<b>Attività in itinere e future</b>	Si prevede di avviare entro l'anno 2022 le attività negoziali per l'affidamento del Lotto 1a Battipaglia- Romagnano unitamente all'Interconnessione con Linea Storica Battipaglia-Potenza. Tra gli elementi di rischio rientra l'ottenimento della Delibera di Giunta della Regione Campania per la chiusura della Conferenza di Servizi entro settembre 2022.

### M3C1 – Sub-Investimento 1.2.1 - Linee di collegamento ad Alta Velocità con l'Europa del Nord (Brescia-Verona-Vicenza-Padova)

Anagrafica	
<b>Misura</b>	Investimento 1.2 – Linee ad Alta velocità nel Nord che collegano l'Europa Sub-investimento 1.2.1 – Linee di collegamento ad Alta Velocità con l'Europa nel Nord (Brescia-Verona-Vicenza-Padova)
<b>Missione</b>	M3
<b>Componente</b>	C1
<b>Descrizione</b>	L'investimento, che consiste nella costruzione di 92 km di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Brescia-Verona-Vicenza-Padova, contribuirà al potenziamento dei servizi di trasporto su rotaia secondo una logica intermodale, favorendo connessioni efficaci con il sistema portuale.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-7	Milestone	<p>Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulla linea Verona-Brennero.</p> <p>L'appalto deve fare riferimento alle seguenti tratte di tali linee:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verona-Brennero: circonvallazione di Trento</li> <li>- Liguria-Alpi: nodo di Genova e terzo valico dei Giovi</li> <li>- Brescia-Verona</li> <li>- Verona-bivio Vicenza</li> <li>- Rho-Parabiago</li> <li>- Pavia-Milano Rogoredo</li> </ul>	T1/2024
M3C1-9	Target	<p>180 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Liguria-Alpi e Verona-Brennero costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa. I 180 km devono essere costruiti nelle seguenti tratte: Brescia-Verona 48 km</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verona-bivio Vicenza 44 km</li> <li>- nodo di Genova e terzo valico dei Giovi 53 km</li> <li>- Rho-Parabiago 9 km</li> <li>- Pavia-Milano Rogoredo 11 km</li> <li>- Circonvallazione di Trento 15 km</li> </ul>	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
<b>Atto/strumento amministrativo di ripartizione</b>	Aggiornamento al Contratto di Programma 2017-2021 tra MIMS e RFI in data 26.11.2021
<b>Tipologia intervento</b>	opere pubbliche
<b>Tipologia soggetto attuatore/beneficiario</b>	RFI
<b>Numero di progetti/soggetti attuatori</b>	Tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza (1° e 2° lotto costruttivo) (rif. CdP-I 0362A)
<b>Risorse finanziarie</b>	Totale € 3.670 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente € 2.248,70 mln
<b>Risorse al SUD</b>	0 €mln
<b>Tagging Climate</b>	100%
<b>Tagging Environmental</b>	40%
<b>Tagging Digital</b>	-
<b>DNSH</b>	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l'analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano.

### Cronoprogramma attuativo

*Legenda*



Ripartizione risorse



Termine ultimo aggiudicazione gara/contratti



Conclusione lavori



Avanzamento lavori



### Stato dell'attuazione

<b>Attività concluse</b>	Sono in corso di realizzazione i lavori sulle tratte Brescia-Verona e Verona-Bivio Vicenza.
<b>Attività in-itinere e future</b>	Sono in corso le attività del Tavolo Tecnico, attivato dal MIMS, per mitigare l'impatto dei ritardi connessi alle opere a cura di Autostrade BS-VR-PD (A4).

### M3C1 – Sub-Investimento 1.2.2 - Linee di collegamento ad Alta Velocità con l'Europa del Nord (Liguria-Alpi)

Anagrafica	
<b>Misura</b>	Investimento 1.2 – Linee ad Alta velocità nel Nord che collegano l'Europa Sub-investimento 1.2.2 – Linee di collegamento ad Alta Velocità con l'Europa nel Nord (Liguria-Alpi)
<b>Missione</b>	M3
<b>Componente</b>	C1
<b>Descrizione</b>	L'investimento realizzerà 73 km di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità per passeggeri e merci sulla linea Liguria-Alpi, favorendo il potenziamento dei servizi di trasporto su rotaia secondo una logica intermodale e rendendo più efficaci le connessioni con il sistema portuale.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-7	Milestone	<p>Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulla linea Verona-Brennero.</p> <p>L'appalto deve fare riferimento alle seguenti tratte di tali linee:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verona-Brennero: circonvallazione di Trento</li> <li>- Liguria-Alpi: nodo di Genova e terzo valico dei Giovi</li> <li>- Brescia-Verona</li> <li>- Verona-bivio Vicenza</li> <li>- Rho-Parabiago</li> <li>- Pavia-Milano Rogoredo</li> </ul>	T1/2024
M3C1-8	Target	<p>53 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulla linea Liguria-Alpi costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa.</p> <p>I 53 km devono essere costruiti nelle seguenti tratte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nodo di Genova e terzo valico dei Giovi</li> </ul>	T4/2025
M3C1-9	Target	<p>180 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Liguria-Alpi e Verona-Brennero costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa.</p> <p>I 180 km devono essere costruiti nelle seguenti tratte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Brescia-Verona 48 km</li> <li>- Verona-bivio-Vicenza 44 km</li> <li>- nodo di Genova e terzo valico dei Giovi 53 km</li> <li>- Rho-Parabiago 9 km</li> <li>- Pavia-Milano Rogoredo 11 km</li> <li>- Circonvallazione di Trento 15 km</li> </ul>	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
<b>Atto/strumento amministrativo di ripartizione</b>	Aggiornamento al Contratto di Programma 2017-2021 tra MIMS e RFI in data 26/11/2021
<b>Tipologia intervento</b>	opere pubbliche
<b>Tipologia soggetto attuatore/beneficiario</b>	RFI
<b>Numero di progetti/soggetti attuatori</b>	Potenziamento linea Gallarate-Rho (rif. CdP-I 0294); quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo (rif. CdP-I 0335); Terzo Valico dei Giovi, interventi nel nodo di Genova e collegamenti con il porto storico di Genova (rif. CdP-I P234)
<b>Risorse finanziarie</b>	<p>Totale € 3.970,14 mln</p> <p>Di cui progetti in essere/legislazione vigente € 3.970,14 mln</p> <p><b>Risorse al SUD</b> 0 €mln</p>
<b>Tagging Climate</b>	100%
<b>Tagging Digital</b>	-
<b>DNSH</b>	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l'analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano.



**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili

### Cronoprogramma attuativo

Legenda



Ripartizione risorse



Termine ultimo aggiudicazione gara/contratti



Conclusione lavori



Avanzamento lavori



### Stato dell'attuazione

<b>Attività concluse</b>	Sono in corso di realizzazione i lavori relativi allo scavo delle gallerie del Terzo Valico dei Giovi e agli interventi nel Nodo di Genova, con una percentuale pari, rispettivamente, all'81% e al 97% di gallerie scavate.
<b>Attività in itinere e future</b>	Sono in corso gli iter autorizzativi per il potenziamento della linea Gallarate - Rho 1 <sup>a</sup> fase e per il quadruplicamento Pavia - Milano Rogoredo 1 <sup>a</sup> fase. Per quest'ultimo è previsto, entro l'anno, la conclusione dell'iter autorizzativo e l'avvio dell'attività negoziale.

### M3C1 – Sub-Investimento 1.2.3 - Linee di collegamento ad Alta Velocità con l'Europa del Nord (Verona-Brennero-opere di adduzione)

Anagrafica	
<b>Misura</b>	Investimento 1.2 – Linee ad Alta velocità nel Nord che collegano l'Europa Sub-investimento 1.2.3 – Linee di collegamento ad Alta Velocità con l'Europa nel Nord (Verona-Brennero-opere di adduzione)
<b>Missione</b>	M3
<b>Componente</b>	C1
<b>Descrizione</b>	L'investimento, attraverso la realizzazione di 15 km di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità per passeggeri e merci lungo la Circonvallazione di Trento nella linea Verona-Brennero e grazie ad altre opere di adduzione, contribuirà al potenziamento dei servizi di trasporto su rotaia secondo una logica intermodale agevolando, inoltre, le connessioni con il sistema portuale.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-7	Milestone	<p>Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulla linea Verona-Brennero.</p> <p>L'appalto deve fare riferimento alle seguenti tratte di tali linee:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verona-Brennero: circonvallazione di Trento</li> <li>- Liguria-Alpi: nodo di Genova e terzo valico dei Giovi</li> <li>- Brescia-Verona</li> <li>- Verona-bivio Vicenza</li> <li>- Rho-Parabiago</li> <li>- Pavia-Milano Rogoredo</li> </ul>	T1/2024
M3C1-9	Target	<p>180 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Liguria-Alpi e Verona-Brennero costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa.</p> <p>I 180 km devono essere costruiti nelle seguenti tratte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Brescia-Verona 48 km</li> <li>- Verona-bivio-Vicenza 44 km</li> <li>- nodo di Genova e terzo valico dei Giovi 53 km</li> <li>- Rho-Parabiago 9 km</li> <li>- Pavia-Milano Rogoredo 11 km</li> <li>- Circonvallazione di Trento 15 km</li> </ul>	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
<b>Atto/strumento amministrativo di ripartizione</b>	Aggiornamento al Contratto di Programma 2017-2021 tra MIMS e RFI in data 26/11/2021
<b>Tipologia intervento</b>	opere pubbliche
<b>Tipologia soggetto attuatore/beneficiario</b>	RFI
<b>Numero di progetti/soggetti attuatori</b>	Circonvallazione di Trento (rif. CdP-I 0337)
<b>Risorse finanziarie</b>	Totale € 930 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente -
<b>Risorse al Sud</b>	-
<b>Tagging Climate</b>	100%
<b>Tagging Digital</b>	-
<b>DNSH</b>	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l'analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano.

### Cronoprogramma attuativo

*Legenda*



Ripartizione risorse



Termine ultimo aggiudicazione gara/contratti



Conclusione lavori



Avanzamento lavori



### Stato dell'attuazione

**Attività concluse**

Relativamente alle opere di adduzione della Verona Brennero, ed in particolare alla realizzazione del lotto prioritario della Circonvallazione di Trento, in applicazione alla nuova normativa si è concluso l'iter autorizzativo con Determinazione conclusiva della Conferenza di servizi e Determinazione motivata del Comitato Speciale del CSLLPP. In data 31/05/2022 è stato pubblicato il Decreto MITE-MIC di compatibilità ambientale dell'opera.

**Attività in itinere e future**

Sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio delle attività negoziali, la cui conclusione è prevista entro settembre 2022.

### M3C1 – Sub-Investimento 1.3.1 - Connessioni diagonali (Roma-Pescara)

Anagrafica	
Misura	Investimento 1.3 – Connessioni diagonali Sub-Investimento 1.3.1 – Connessioni diagonali (Roma-Pescara)
Missione	M3
Componente	C1
Descrizione	Potenziamento del trasporto ferroviario trasversale dall’Adriatico e dallo Ionio al Tirreno, attraverso il miglioramento della velocità, della frequenza e della capacità delle linee ferroviarie diagonali esistente. Realizzazione di 87 km di linea ferroviaria ad AV, fruibili sia per il trasporto passeggeri che per quello merci, in particolare le tratte Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-10	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione dei collegamenti sulle linee Roma-Pescara e Orte-Falconara. Gli appalti devono fare riferimento alle seguenti tratte di tali linee: Roma-Pescara; Orte-Falconara; Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia	T1/2024
M3C1-11	Target	87 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa. La ripartizione degli 87 km deve essere la seguente: Roma-Pescara 32 km; Orte-Falconara 20 km; Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia 35 km	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	Aggiornamento Contratto di Programma MIMS-RFI (2017-2021)
Tipologia intervento	Opere pubbliche
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	RFI
Numero di progetti/soggetti attuatori	Raddoppio tratte: Tagliacozzo-Avezzano; Scafa-Manoppello; Manoppello-Interporto; Sulmona-Pratola Peligna (rif. CdP-I P240A)
Risorse finanziarie	Totale € 620,17 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente -
Risorse al SUD	€ 620,17 mln
Tagging Climate	100 %
Tagging Digital	0 %
DNSH	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l'analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano.

#### Cronoprogramma attuativo

##### Legenda





**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili

#### Stato dell'attuazione

**Attività concluse** È stato avviato l'iter autorizzativo per i lotti prioritari, con invio al CSLP del PFTE e, in seguito all'acquisizione del parere, è stata avviata la Conferenza di Servizi. Il Dibattito Pubblico si è concluso.

**Attività in-iter e future** Si prevede di concludere l'iter autorizzativo e di avviare le attività negoziali dei lotti prioritari entro il 2022. Gli incrementi di costo in esito allo sviluppo del PFTE, con conseguente scoperta finanziaria, hanno determinato lo slittamento di lotti inizialmente previsti in completamento entro il 2026, con necessità di rimodulare la composizione dei km relativi ai traguardi National e UE previsti nel Q2 2026 a favore di altri progetti all'interno della stessa misura.

### M3C1 – Sub-Investimento 1.3.2 - Connessioni diagonali (Orte-Falconara)

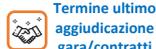
Anagrafica	
Misura	Investimento 1.3 – Connessioni diagonali Sub-Investimento 1.3.2 – Connessioni diagonali (Orte-Falconara)
Missione	M3
Componente	C1
Descrizione	Potenziamento del trasporto ferroviario trasversale dall’Adriatico e dallo Ionio al Tirreno, attraverso il miglioramento della velocità, della frequenza e della capacità delle linee ferroviarie diagonali esistente. Realizzazione di 87 km di linea ferroviaria ad AV, fruibili sia per il trasporto passeggeri che per quello merci, in particolare le tratte Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-10	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione dei collegamenti sulle linee Roma-Pescara e Orte-Falconara. Gli appalti devono fare riferimento alle seguenti tratte di tali linee: Roma-Pescara; Orte-Falconara; Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia	T1/2024
M3C1-11	Target	87 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa. La ripartizione degli 87 km deve essere la seguente: Roma-Pescara 32 km; Orte-Falconara 20 km; Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia 35 km	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	Aggiornamento Contratto di Programma MIMS-RFI (2017-2021)
Tipologia intervento	Opere pubbliche
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	RFI
Numero di progetti/soggetti attuatori	Orte-Falconara: nuovo collegamento PM228 – Castelplanio (rif. Cdp-I 0298); raddoppio PM228 – Albacina (rif. Cdp-I I175); velocizzazione tratte Orte-Falconara: tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritaria (rif. CdP-I P239)
Risorse finanziarie	Totale € 510,00 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente -
Risorse al SUD	-
Tagging Climate	100 %
Tagging Digital	0 %
DNSH	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l'analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano.

#### Cronoprogramma attuativo

Legenda





**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili

#### Stato dell'attuazione

<b>Attività concluse</b>	È stato avviato l'iter autorizzativo per il Raddoppio PM228-Castelplanio con bypass di Albacina (invio al CSLP del PFTE, avviata la Conferenza di Servizi, Dibattito Pubblico concluso) e per il nuovo collegamento PM 228-Albacina.
<b>Attività in itinere e future</b>	Si prevede di concludere l'iter entro l'anno 2022 e di avviare le attività negoziali per l'affidamento dei lotti prioritari entro i primi mesi del 2023.

### M3C1 – Sub-Investimento 1.3.3 - Conessioni diagonali (Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia)

Anagrafica			
<b>Misura</b>	Investimento 1.3 – Conessioni diagonali		
	Sub-Investimento 1.3.3 – Conessioni diagonali (Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia)		
<b>Missione</b>	M3		
<b>Componente</b>	C1		
<b>Descrizione</b>	Potenziamento del trasporto ferroviario trasversale dall’Adriatico e dallo Ionio al Tirreno, attraverso il miglioramento della velocità, della frequenza e della capacità delle linee ferroviarie diagonali esistente. Realizzazione di 87 km di linea ferroviaria ad AV, fruibile sia per il trasporto passeggeri che per quello merci, in particolare le tratte Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia.		
Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-10	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione dei collegamenti sulle linee Roma-Pescara e Orte-Falconara. Gli appalti devono fare riferimento alle seguenti tratte di tali linee: Roma-Pescara; Orte-Falconara; Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia	T1/2024
M3C1-11	Target	87 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa. La ripartizione degli 87 km deve essere la seguente: Roma-Pescara 32 km; Orte-Falconara 20 km; Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia 35 km	T2/2026
Caratteristiche dell'intervento			
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	Aggiornamento Contratto di Programma MIMS-RFI (2017-2021)		
Tipologia intervento	Opere pubbliche		
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	RFI		
Numero di progetti/soggetti attuatori	Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto 1^ fase (rif. CdP-I P238); velocizzazione impianti tratta Battipaglia-Potenza (rif. CdP-I P126)		
Risorse finanziarie	Totale	€ 450,00 mln	
	Di cui progetti in essere/legislazione vigente	€ 20,00 mln	
Risorse al SUD	100% pari a € 450,00		
Tagging Climate	100%		
Tagging Digital	0 %		
DNSH	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l'analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano.		

#### Cronoprogramma attuativo

##### Legenda



Ripartizione risorse



Termine ultimo aggiudicazione gara/contratti



Conclusione lavori



Avanzamento lavori



#### Stato dell'attuazione

<b>Attività concluse</b>	Relativamente alla tratta Potenza e Metaponto è stato avviato l'iter autorizzativo per gli interventi prioritari (inviato al CSLLPP il PFTE di cui è stato acquisito il parere e in corso VIA e CdS). Per quanto attiene l'interconnessione tra la nuova linea AV SA-RC e la linea esistente Battipaglia-Potenza sono stati avviati gli iter autorizzativi unitamente al Lotto 1a AV Sa-RC.
<b>Attività in itinere e future</b>	Si prevede di concludere l'iter autorizzativo e di avviare le attività negoziali per l'affidamento della progettazione e realizzazione dell'opera entro l'anno 2022.

## M3C1 - Investimento 1.4 - Sviluppo del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)

Anagrafica	
Misura	Investimento 1.4 - Sviluppo del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)
Missione	M3
Componente	C1
Descrizione	Aggiornamento dei sistemi di sicurezza e segnalazione del trasporto ferroviario estendendo il Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), che oggi è limitato a poche stazioni. In questo modo, si garantisce, con anticipo rispetto alle scadenze fissate dall'UE, la piena interoperabilità con le reti ferroviarie europee e l'ottimizzazione della capacità e delle prestazioni della rete

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-12	Milestone	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per lo sviluppo del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)	T4/2022
M3C1-13	Target	1400 km di linee ferroviarie dotati del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, conformemente al piano europeo di implementazione dell'ERTMS, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa	T4/2024
M3C1-14	Target	3400 km di linee ferroviarie dotati del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, conformemente al piano europeo di implementazione dell'ERTMS, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	Aggiornamento 2020-2021 al Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti - tra MIMS e RFI, sottoscritto in data 26/11/2021
Tipologia intervento	Beni e servizi
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	RFI SpA
Numero di progetti/soggetti attuatori	Attrezzaggio di circa 3.400 km con ERTMS (rif. CdP-I A2011)
Risorse finanziarie	Totale € 2.970 mln
	Di cui progetti in essere/legislazione vigente € 270 mln
Risorse al SUD	45% pari a 1340 mln € Opere puntuali
Tagging Climate	40%
Tagging Digital	100%
DNSH	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l'analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano

### Cronoprogramma attuativo

#### Legenda



Ripartizione risorse



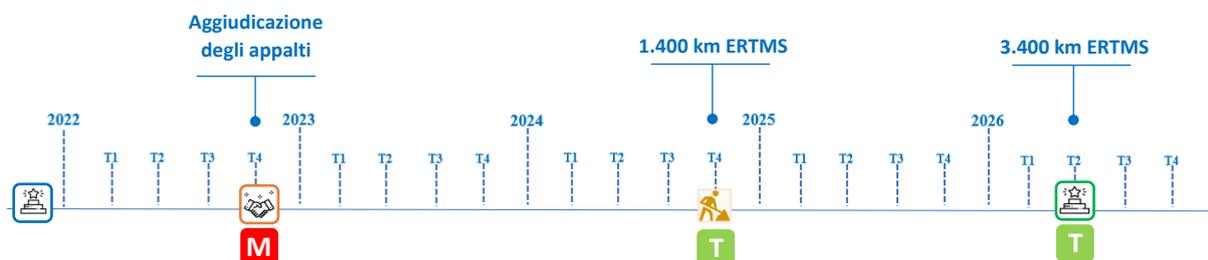
Termine ultimo aggiudicazione gara/contratti



Conclusione lavori



Avanzamento lavori



### Stato dell'attuazione

#### Attività concluse

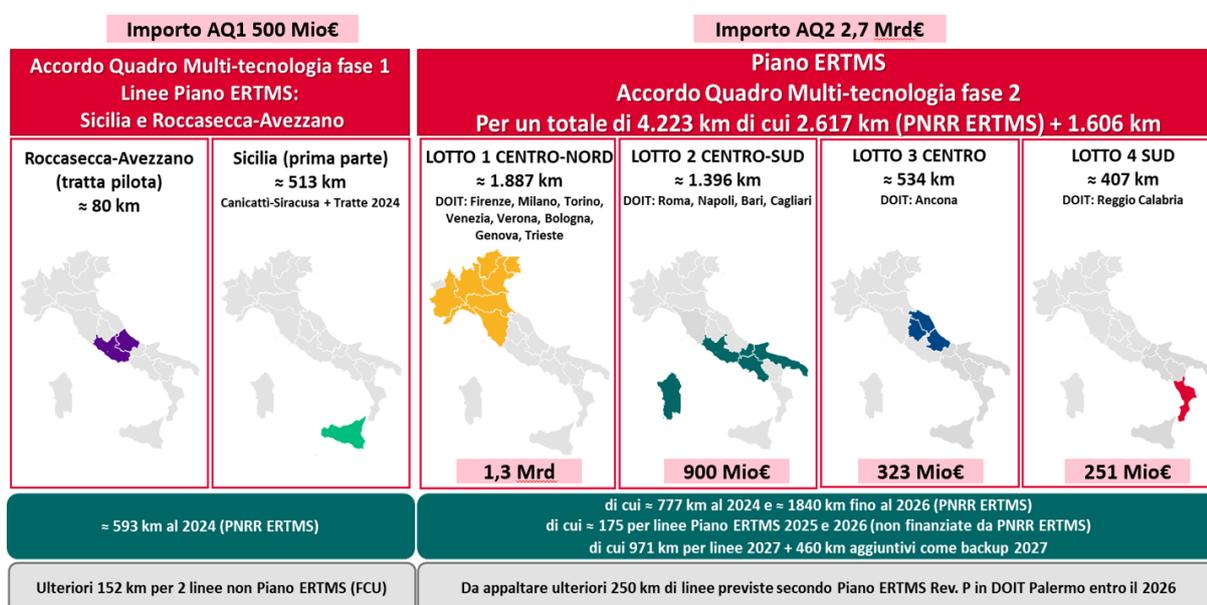
Nel mese di novembre 2021, RFI ha aggiudicato il primo Accordo Quadro Multi-tecnologico relativo alla progettazione esecutiva e alla realizzazione del sistema ERTMS (700 km) per le linee Sicilia, Lazio, Abruzzo e Umbria. In data 24 dicembre 2021 è stato pubblicato il secondo Accordo Quadro multi-tecnologico (4.200 km) con aggiudicazione avvenuta in data 01.06.2022. Sono stati stipulati i primi 5 contratti applicativi di progettazione (Applicazioni Generiche e 1^ Specifiche) relativi al primo Accordo Quadro.

#### Attività in itinere e future

Sono in corso le attività relative all'implementazione su alcune tratte prioritarie (Breakthrough Program) che concorreranno al raggiungimento del target 2022. Nel secondo semestre 2022 è prevista la stipula dei primi contratti applicativi di progettazione relativi al secondo Accordo e la stipula dei primi contratti realizzativi relativi al primo Accordo Quadro.

Sono in corso di valutazione le criticità emerse sui tempi di approvvigionamento materiali per realizzare i km di linee attrezzate previste dal 2023 in poi.

Figura 15 – Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)



Fonte: RFI

## M3C1 - Investimento 1.5 - Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave

Anagrafica	
Misura	Investimento 1.5 – Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave
Missione	M3
Componente	C1
Descrizione	Migliorare la mobilità nelle grandi città e nelle aree urbane di medie dimensioni attraverso servizi di viaggio a medio raggio caratterizzati da velocità e confort, anche grazie alla creazione di collegamenti “regionali veloci”. Il fine è rendere il trasporto su rotaia più conveniente rispetto all’uso dell’auto privata, aumentando l’accessibilità e l’interscambio tra le stazioni ferroviarie e le metropolitane

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-15	Target	700 km di tratte di linee migliorate costruite su nodi metropolitani e collegamenti nazionali chiave, pronti per la fase di autorizzazione e operativa	T4/2024
M3C1-16	Target	1280 km di tratte di linee migliorate costruite su nodi metropolitani e collegamenti nazionali chiave, pronti per la fase di autorizzazione e operativa	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento		
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	Aggiornamento 2020-2021 al Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti - tra MIMS e RFI, sottoscritto in data 26/11/2021	
Tipologia intervento	Opere pubbliche	
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	RFI SpA	
Numero di progetti/soggetti attuatori	≥ 35 progetti	
Risorse finanziarie	Totale	€ 2.970,42 mln
	Di cui progetti in essere/legislazione vigente	€ 2.172,24 mln
Risorse al SUD	40% pari a 1.190 mln €	
Tagging Climate	Opere puntuali	
Tagging Digital	100 %	
DNSH	0 %	
	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l’analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano	

### Cronoprogramma attuativo

#### Legenda



Ripartizione risorse



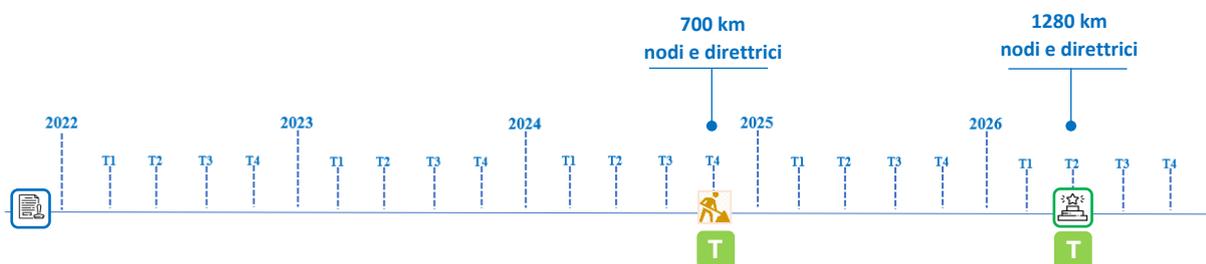
Termine ultimo aggiudicazione gara/contratti



Conclusione lavori



Avanzamento lavori



### Stato dell'attuazione

Attività concluse	Sono in corso le attività di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sui nodi metropolitani e direttrici principali e sono stati attivati 47 km con la Circolare Territoriale del 23 maggio 2021.
Attività in itinere e future	Sono in corso di valutazione le tempistiche di completamento degli iter autorizzativi dei singoli progetti.

## M3C1 - Investimento 1.6 - Potenziamento delle linee regionali – Miglioramento delle ferrovie regionali (gestione RFI)

Anagrafica	
Misura	Investimento 1.6 – Potenziamento delle linee regionali – Miglioramento delle ferrovie regionali (gestione RFI)
Missione	M3
Componente	C1
Descrizione	L'intervento prevede il potenziamento delle linee ferroviarie regionali e il miglioramento del sistema di trasporto in termini di numero di passeggeri trasportati, aumento della velocità di percorrenza, interconnessione tra centri urbani e le altre infrastrutture. Una parte delle risorse assegnate, pari a € 100,11 mln, è inserita nel Contratto di programma RFI-MIMS. Saranno, inoltre, realizzati interventi volti al miglioramento delle condizioni di sicurezza del traffico ferroviario, attraverso l'installazione di sistemi tecnologici e adattamenti all'infrastruttura esistente.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-18	Target	680 km di linee regionali migliorate, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	D.M. n. 439 del 09.11.2021 e Aggiornamento 2020-2021 al Contratto di Programma 2017-2021 tra RFI e MIMS (26.11.2021)
Tipologia intervento	Opere pubbliche e Beni e servizi
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Concessionari e società di gestione RFI SPA
Numero di progetti/soggetti attuatori	9 progetti (di cui 7 individuati dal D.M. 439/2021 e 2 presenti nel CdP RFI-MIMS) Totale
Risorse finanziarie	€ 936 mln (€ 835,89 mln da D.M. 439 del 09.11.2021 e € 100,11 mln da CdP RFI-MIMS) Di cui progetti in essere/legislazione vigente -
Risorse al Sud	63% pari a 591,3 mln € opere puntuali individuate dal D.M. 439/2021 e dal Contratto di Programma RFI-MIMS
Tagging Climate	40%
Tagging Digital	0%
DNSH	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l'analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano

### Cronoprogramma attuativo

#### Legenda



Ripartizione risorse



Termine ultimo aggiudicazione gara/contratti



Conclusione lavori



Avanzamento lavori



## Stato dell'attuazione

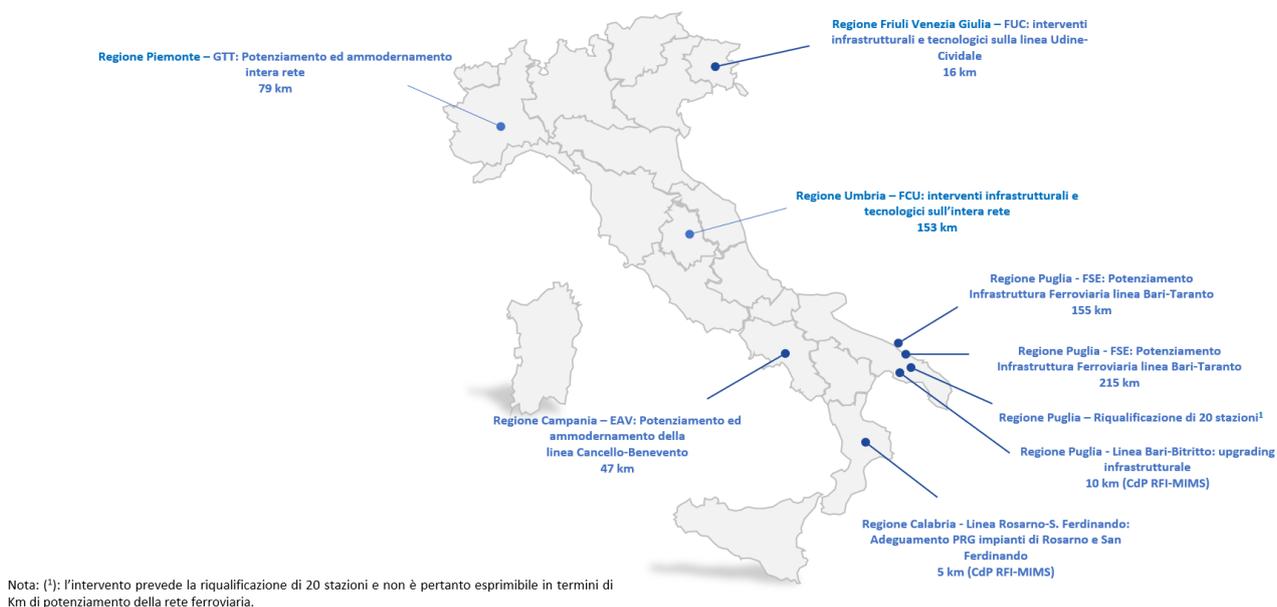
### Attività concluse

Con D.M. 439 del 09.11.2021 la DG per il Trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità sostenibile ha effettuato il riparto di risorse pari a 835,59 mln di euro che rappresentano una quota parte delle risorse dell'investimento. A queste vanno aggiunte le risorse relative agli interventi sulle linee "Rosarno-San Ferdinando: adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando" (di importo pari a 60 mln di euro) e "Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale" (di importo pari a 40,11 mln di euro) che sono ricompresi nel Contratto di programma 2017-2021 tra RFI e MIMS. Per gli interventi del D.M. 439/2021 i beneficiari hanno comunicato i relativi Soggetti attuatori e, qualora quest'ultimo fosse RFI S.p.a., anche la stipula dell'accordo previsto dall'art. 47, co. 2 o 4 del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, conv. dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96. Sono stati, inoltre, comunicati i referenti regionali del procedimento, i Rup e i CUP degli interventi. In attuazione dell'art. 2, co. 4 del D.M. 439/2021 è stato emanato il decreto dirigenziale n. 225 del 12.07.2022 per il finanziamento degli interventi e l'indicazione dei corrispondenti CUP.

### Attività in-itinere e future

Per quanto riguarda il completamento dei singoli interventi, si rimanda all'Allegato 1 del D.M. 439/2021 dove sono riportati i termini per la stipula dell'OGV e altri step intermedi. Al fine di favorire la stipula dell'OGV nei tempi previsti, la Regione si impegna a ripetere allo Stato le risorse erogategli in applicazione del D.M. 439/2021 relativamente agli interventi per i quali non sia stata assunta, entro il termine indicato nell'Allegato 1, l'obbligazione giuridicamente vincolante.

Figura 16 – Potenziamento delle linee regionali e miglioramento delle ferrovie regionali



Fonte: Decreto ministeriale n. 439 del 09.11.2021

## M3C1 - Investimento 1.7 - Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud

Anagrafica	
Misura	Investimento 1.7 - Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud
Missione	M3
Componente	C1
Descrizione	Potenziamento della rete ferroviaria in diversi punti critici del Sud Italia, connettendo porti e aeroporti, aumentando la competitività e le connessioni del sistema logistico intermodale e migliorando l'accessibilità ferroviaria in diverse aree urbane del Mezzogiorno

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-17	Milestone	<p>Notifica dell'aggiudicazione degli (di tutti gli) appalti pubblici per il potenziamento, l'elettrificazione e l'aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud. Gli appalti devono fare riferimento alle seguenti tratte di tali linee:</p> <p><i>Regione Molise:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Roma-Venafro-Campobasso-Termoli;</li> </ul> <p><i>Regione Puglia:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bari-Lamasinata;</li> <li>- Barletta-Canosa;</li> <li>- Pescara-Foggia;</li> <li>- Potenza-Foggia;</li> <li>- Collegamenti Brindisi</li> <li>- Collegamenti Taranto</li> </ul> <p><i>Regione Calabria:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ionica Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria/Lamezia Terme</li> </ul> <p><i>Regione Basilicata:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ferrandina-Matera</li> </ul> <p><i>Regione Campania:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Salerno Arechi-Aeroporto Pontecagnano</li> </ul> <p><i>Regione Sicilia:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nodo di Catania</li> <li>- Palermo-Agrigento-Porto Empedocle</li> <li>- Collegamento al porto di Augusta</li> </ul> <p><i>Regione Sardegna:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia</li> <li>- Raddoppio Decimomannu-Villamassargia</li> </ul>	T4/2023

Caratteristiche dell'intervento		
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	Aggiornamento 2020-2021 al Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti - tra MIMS e RFI, sottoscritto in data 26/11/2021	
Tipologia intervento	Opere pubbliche	
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	RFI SpA	
Numero di progetti/soggetti attuatori	23 progetti	
Risorse finanziarie	Totale	€ 2.400 mln
	Di cui progetti in essere/legislazione vigente	-
Risorse al SUD	88% pari a 2.120 mln €	
Tagging Climate	Opere puntuali	
Tagging Digital	40%	
DNSH	0%	
	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l'analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano	

## Cronoprogramma attuativo

### Legenda



Ripartizione risorse



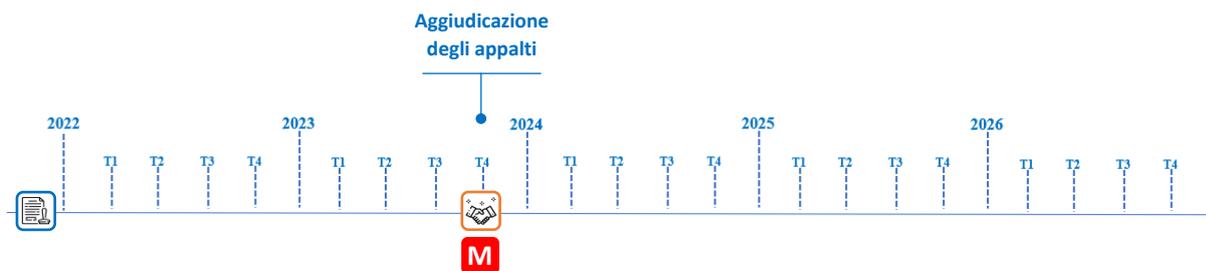
Termine ultimo aggiudicazione gara/contratti



Conclusioni lavori



Avanzamento lavori



## Stato dell'attuazione

**Attività concluse** Sono in corso le attività di progettazione dei principali nuovi interventi al Sud

**Attività in-itinere e future** Sono in corso di valutazione le tempistiche di completamento degli iter autorizzativi dei singoli progetti.

### M3C1 - Investimento 1.8 - Miglioramento delle stazioni ferroviarie (gestite da RFI nel Sud)

Anagrafica			
Misura	Investimento 1.8 - Miglioramento delle stazioni ferroviarie (gestite da RFI nel Sud)		
Missione	M3		
Componente	C1		
Descrizione	Riqualificare le stazioni ferroviarie del Sud per migliorare la funzionalità dei loro edifici, la qualità dei servizi forniti, l'efficienza energetica e lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma, abbattendo anche l'impatto ambientale. Gli interventi riguardano hub urbani e linee metropolitane in più città del Mezzogiorno, oltre alla riqualificazione di stazioni importanti sia per i trasporti che per il turismo.		
Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C1-19	Target	10 stazioni ferroviarie sono riqualificate e rese più accessibili conformemente alla direttiva 1300/2014 e ai regolamenti dell'UE in materia di sicurezza ferroviaria.	T4/2024
M3C1-20	Target	38 stazioni ferroviarie sono riqualificate e rese più accessibili conformemente alla direttiva 1300/2014 e ai regolamenti dell'UE in materia di sicurezza ferroviaria.	T2/2026
Caratteristiche dell'intervento			
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	Aggiornamento al Contratto di Programma 2017-2021 tra MIMS e RFI (26/11/2021)		
Tipologia intervento	Opere pubbliche		
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	RFI		
Numero di progetti/soggetti attuatori	> 55 progetti		
Risorse finanziarie	Totale	€ 700,00 mln	
	Di cui progetti in essere/legislazione vigente	-	
Risorse al SUD	700,00 mln €		
Tagging Climate	40%		
Tagging Digital	0%		
DNSH	Regime 1. Verifica DNSH nelle fasi di cantiere per ogni singolo Lotto funzionale, coerentemente con l'analisi di <i>pre-assessment</i> condivisa con la CE in fase di programmazione del Piano in particolare con riferimento al tema del rifacimento degli edifici		

#### Cronoprogramma attuativo

##### Legenda



#### Stato dell'attuazione

<b>Attività concluse</b>	Ad oggi risultano avviati 8 progetti sui 12 previsti nell'anno tra cui Napoli Centrale, Oristano, Potenza Centrale, Reggio Calabria Lido, Scalea S. Domenica Talao, Siracusa, Vibo Valentia Pizzo e Teramo.
<b>Attività in itinere e future</b>	Sono in corso le attività di realizzazione su 4 stazioni: S, Severo, Giovinazzo, Milazzo e Sapri. Nel corso della seconda metà del 2022 si darà avvio alla pubblicazione dei bandi di gara per gli Accordi Quadro di realizzazione.

## M3C2 - Investimento 2.1 - Digitalizzazione della catena logistica

Anagrafica	
Misura	Investimento 2.1 - Digitalizzazione della catena logistica
Missione	M3
Componente	C2
Descrizione	Aumento della capacità logistica nazionale realizzando un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica. In questo modo si semplificano procedure, processi e controlli, grazie alla dematerializzazione dei documenti e allo scambio di dati e informazioni.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C2-5	Target	Almeno il 70 % dei sistemi per gli operatori portuali delle singole autorità di sistema portuale devono essere interoperabili e compatibili fra loro e con la piattaforma strategica nazionale digitale.	T2/2024

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	Bandi di gara
Tipologia intervento	Contributi in C/C ad imprese
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Imprese
Numero di progetti/soggetti attuatori	-
Risorse finanziarie	Totale € 250 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente -
Risorse al SUD	40% pari a 100 mln €
Tagging Climate	0%
Tagging Digital	100%
DNSH	Regime 2

### Cronoprogramma attuativo

#### Legenda



Ripartizione risorse



Termine ultimo aggiudicazione gara/contratti



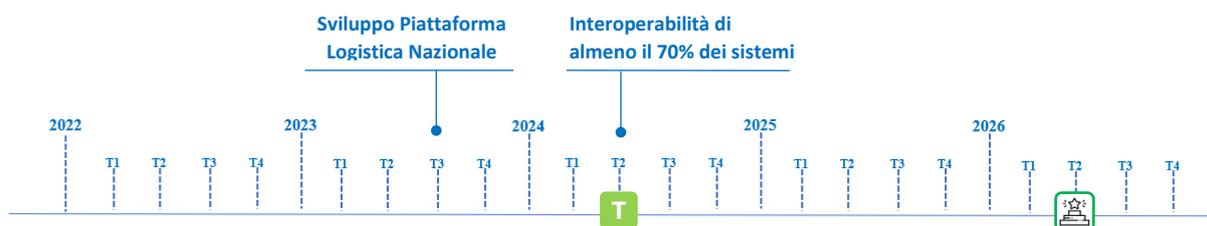
Conclusione lavori



Inizio Progettazione



Avanzamento lavori



### Stato dell'attuazione

#### Attività concluse

Interlocuzioni con il MIMS e con i principali stakeholders per la definizione dei campi di intervento. Ai sensi dell'art. 30, co. 5 del D.L. 152/2021, il Ministero ha sottoscritto un Atto attuativo con la Società in house RAM S.p.a. che affiancherà il MIMS nell'espletamento delle funzioni di soggetto attuatore di cui all'art. 61 bis del D.L. 24 gennaio 2021, n. 1, convertito con modificazioni in L. 24 marzo 2021, n. 27, nell'implementazione della PLN in coerenza con il cronoprogramma previsto dal PNRR. Il MIMS ha avviato, inoltre, l'iter legislativo per l'adesione dell'Italia al Protocollo aggiuntivo alla Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada (e-CMR) inviando al MAECI, in qualità di Ministero proponente, il previsto schema di disegno di legge, corredato dalle prescritte relazioni tecniche.

#### Attività in itinere e future

Entro T3/2022 saranno avviate le attività di comunicazione e promozione istituzionale dell'iniziativa PLN, coinvolgendo le parti interessate. È previsto, inoltre, il lancio dell'iniziativa Kick off meeting da parte delle Direzioni generali competenti (DG Porti e DG intermodalità) con il supporto di RAM Spa, con la convocazione dei 3 Tavoli: "Generatori dati", "AdSP-PCS" e "Operatori" aventi l'obiettivo di favorire lo scambio di informazioni e proposte per la realizzazione di un sistema digitale nazionale integrato per la condivisione di informazioni e dati su trasporti e logistica. Entro T4/2022, identificazione della cornice normativa e regolatoria (sia a livello comunitario



**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili

che nazionale) che determini un impatto sui processi di digitalizzazione e di interoperabilità delle Pubbliche Amministrazioni e sul rapporto tra le medesime e gli operatori di mercato.

Entro la stessa scadenza si prevede la valutazione [assessment] dello stato dei Port Community Systems in esercizio dell'AdSP Mar Adriatico Orientale (Porto di Trieste), Mar Ligure Orientale (Porto La Spezia) e Mar Adriatico Meridionale (Porto di Bari) con riferimento a: 1) i livelli di messa in sicurezza nella gestione e nella conservazione dei dati; 2) le tipologie dei servizi istituzionali e/o di mercato offerti al fine di avviare la costruzione del marketplace nazionale. Entro T2/2023 saranno pubblicati i bandi per l'erogazione di una prima parte dei fondi destinati alle imprese di logistica ed entro T3/2023 verranno sottoscritte le Convenzioni con le AdSP (in qualità di soggetti attuatori) affinché le stesse adeguino ed implementino i propri sistemi PCS allo standard di interoperabilità definito dalla PLN.

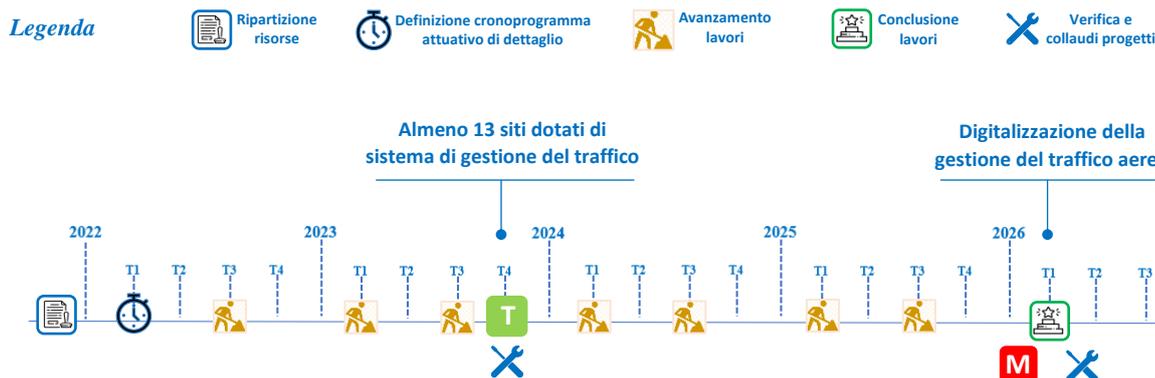
## M3C2 - Investimento 2.2 - Digitalizzazione della gestione del traffico aereo

Anagrafica	
Misura	Investimento 2.2 - Digitalizzazione della gestione del traffico aereo
Missione	M3
Componente	C2
Descrizione	Sviluppo di nuovi strumenti per digitalizzare l'informazione aeronautica, attraverso la riduzione del consumo di carburante e impatto ambientale, la realizzazione di infrastrutture virtuali e l'implementazione di piattaforme e servizi di aerei senza pilota, come ad esempio i droni.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M3C2-6	Target	Almeno 13 siti: aeroporti, enti di controllo di avvicinamento (APP) e centri di controllo di area (ACC) devono essere dotati di un sistema di gestione del traffico aereo completamente digitalizzato e operativo.	T4/2023
M3C2-7	Milestone	Entrata in esercizio dei seguenti elementi: a) Centro operativo tecnico (TOC) e almeno due sistemi di gestione del traffico aereo b) Group Cloud Enterprise Resource Planning (ERP) c) Informazioni aeronautiche digitalizzate d) Sistema di gestione del traffico senza equipaggio e connettività (UTMS)	T1/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	D.M. n. 477 del 29/11/2021
Tipologia intervento	Contributi in C/C a imprese
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Imprese
Numero di progetti/soggetti attuatori	Soggetti attuatori: ENAV S.p.A. e società del medesimo gruppo (D-Flight S.p.A., Techno Sky S.r.l., AirNav S.r.l.)
Risorse finanziarie	Totale € 110 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente -
Risorse al Sud	Non allocabile
Tagging Climate	0%
Tagging Digital	100%
DNSH	Regime 2

### Cronoprogramma attuativo



### Stato dell'attuazione

Attività concluse	Con D.M. n. 477 del 29.11.2021 sono state approvate le Convenzioni con il Gruppo Enav Spa, sottoscritte in data 24.11.2021. Il D.M. è stato registrato alla Corte dei conti in data 29.01.2022.
Attività in-itinere e future	Con D.M. n. 477 del 29.11.2021, registrato alla Corte dei Conti con n. 115 del 29.01.2022 sono state approvate le Convenzioni con il Gruppo Enav Spa, sottoscritte in data 25.11.2021. Enav Spa ha trasmesso alla Direzione competente i Cronoprogrammi degli interventi, approvati con decreto direttoriale n. 31 del 14.04.202. Contestualmente all'approvazione del cronoprogramma delle attività, verrà accertato il cronoprogramma delle spese. Sono in corso le attività di ammodernamento software propedeutiche al raggiungimento del target M3C2-6 (T4/2023) e l'attività di sviluppo per l'entrata in funzione di nuovi strumenti relativi alla digitalizzazione della gestione del traffico aereo.

## M5C2 - Investimento 6 - Programma innovativo della qualità dell'abitare

Anagrafica	
Misura	Investimento 6 - Programma innovativo della qualità dell'abitare
Missione	M5
Componente	C2
Descrizione	Realizzazione di nuove strutture di edilizia residenziale pubblica, per ridurre le difficoltà abitative, con particolare riferimento al patrimonio pubblico esistente e alla riqualificazione delle aree degradate. Sono previste due linee di intervento: 1) migliorare e aumentare l'housing sociale, favorendo la sicurezza e aumentando la qualità dell'ambiente; 2) effettuare interventi sull'edilizia residenziale pubblica su tutto il territorio nazionale.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M5C2-19	Milestone	Firma delle convenzioni per la riqualificazione e l'incremento dell'edilizia sociale da parte di almeno 15 regioni e province autonome (compresi comuni e/o città metropolitane situati in tali territori); Firma delle convenzioni con almeno 15 regioni e province autonome partecipanti ai progetti. Edifici: nuove strutture di edilizia residenziale pubblica per: riqualificare, riorganizzare e aumentare i beni destinati all'edilizia residenziale pubblica; rifunzionizzare aree, spazi e proprietà pubbliche e private anche mediante la rigenerazione del tessuto urbano e socioeconomico; migliorare l'accessibilità e la sicurezza delle aree urbane e mettere a disposizione servizi e infrastrutture urbane e locali; rigenerare le aree e gli spazi già costruiti, aumentando la qualità ambientale e migliorando la resilienza ai cambiamenti climatici anche mediante interventi che hanno un impatto sull'addensamento urbano; individuare e utilizzare modelli e strumenti innovativi di gestione e inclusione, benessere sociale e urbano, nonché processi partecipativi. È inteso che le unità abitative e gli spazi pubblici sostenuti devono beneficiare degli interventi descritti nel relativo traguardo. Sostegno a 10.000 unità abitative (in termini sia di costruzione che di riqualificazione).	T1/2022
M5C2-20	Target	Il conseguimento soddisfacente dell'obiettivo dipende anche dal conseguimento soddisfacente di un obiettivo secondario che copra almeno 800.000 metri quadrati di spazi pubblici.	T1/2026

Caratteristiche dell'intervento		
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	D.M. n. 383 del 07.10.2021	
Tipologia intervento	opere pubbliche	
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Enti territoriali	
Numero di progetti/soggetti attuatori	159 progetti	
Risorse finanziarie	Totale	€ 2.800 mln
	Di cui progetti in essere/legislazione vigente	€ 477 mln
Risorse al SUD	40% pari a 1130 mln € Ripartizione D.M.	
Tagging Climate	0%	
Tagging Digital	0%	
DNSH	Regime 1. D.M. prevede che nella progettazione vengano indicati gli elementi per garantire il rispetto dei principi, particolarmente importanti nella fase di cantiere	





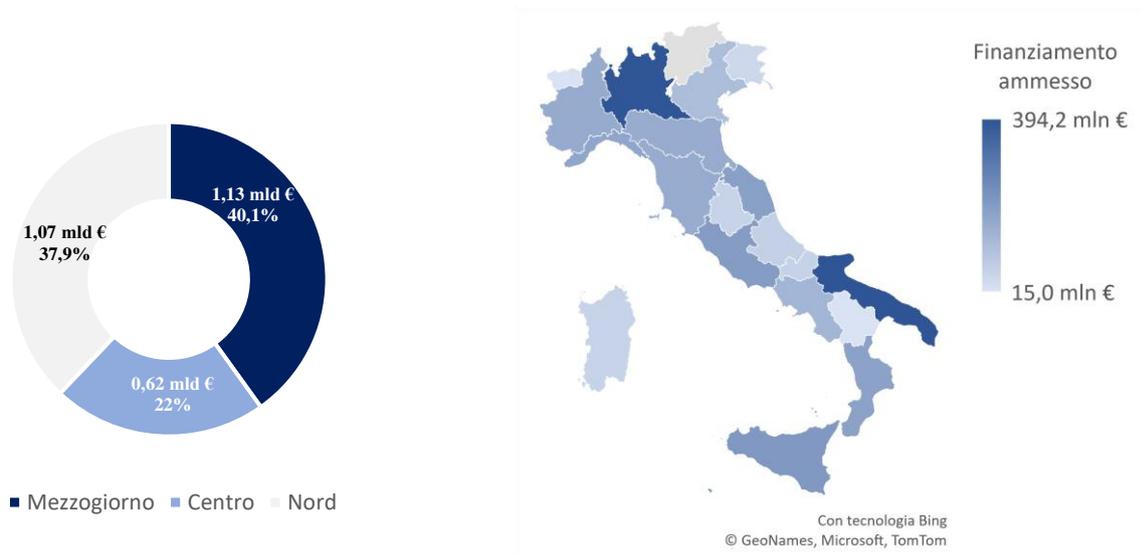
**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili

#### Stato dell'attuazione

<b>Attività concluse</b>	<p>Con D.M. 383 del 07.10.2021 sono stati approvati gli elenchi dei beneficiari e delle proposte presentate da Regioni, Comuni e Città metropolitane, tenendo conto della riserva del 40% al Sud. Con i decreti direttoriali n. 17524 del 29.12.2021 e n. 804 del 20.01.2022 sono stati individuati gli elenchi delle proposte "Pilota" e delle proposte "ordinarie" ammesse a finanziamento. Alla data del 31 marzo, sono state firmate 158 convenzioni su 159 progetti e sono stati emanati i decreti direttoriali di approvazione delle convenzioni, che hanno superato i controlli di competenza nei mesi di aprile e maggio. È stato adottato, inoltre, il decreto direttoriale n. 6442 del 14.06.2022, atto ricognitivo nel quale sono stati correttamente riportati tutti i CUP associati agli interventi finanziati dal Programma PINQuA e relativi alle proposte ammesse a finanziamento di cui rispettivamente ai decreti direttoriali n. 17524/2021 e n. 804/2022.</p>
<b>Attività in-itinere e future</b>	<p>Sono in corso le attività per l'erogazione dell'acconto del 10% agli Enti beneficiari, relativamente ai nuovi progetti, mentre per 31 Enti beneficiari il pagamento dell'anticipazione è già avvenuto in contabilità ordinaria con l'adozione dei decreti direttoriali n. 10054 del 20.04.2022, integrati con n. 11361 del 04.08.2022 e n. 12089 del 12.08.2022.</p> <p>Entro T1 2023 è prevista la determina a contrarre degli interventi finanziati e cofinanziati con il progetto e il quadro economico validato da porre a base d'asta. Il target finale è la realizzazione di 10.000 unità abitative, in termini sia di ristrutturazione sia di riqualificazione, e di 800.000 m<sup>2</sup> di superficie di spazi pubblici entro T1/2026. Per questa misura è prevista un'attività di assistenza tecnica di Invitalia a favore dei soggetti attuatori come previsto dalla Circolare n.4/2022 del MEF.</p>

Figura 17 – Ripartizione regionale delle risorse del PINQuA



Fonte: Allegati 1 e 2 al D.M. 383 del 07.10.2021

Figura 18a – Numero di progetti ordinari ammessi al finanziamento per Regione

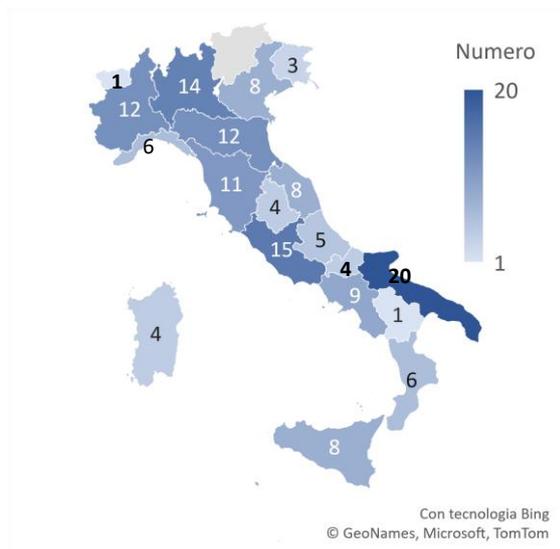
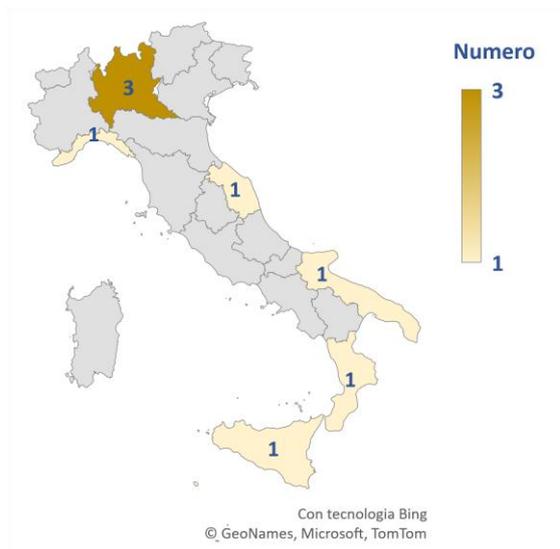


Figura 18b – Numero di progetti pilota ammessi al finanziamento per Regione



Fonte: Allegati 1 e 2 al D.M. 383 del 07.10.2021

### M5C3 - Investimento 1.4 - Investimenti infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali

Anagrafica	
Misura	Investimento 1.4 - Investimenti infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali
Missione	M5
Componente	C3
Descrizione	Favorire gli investimenti nelle Zone economiche speciali per assicurare lo sviluppo economico del Sud Italia, costruendo le infrastrutture necessarie nelle aree industriali, creando collegamenti efficienti tra le reti di trasporto nazionale e quella europea, avviando lavori di urbanizzazione, industrializzazione e recupero ambientale.

Numero	M&T	Descrizione	Scadenza
M5C3-11	Milestone	Il decreto deve assegnare risorse ai soggetti responsabili dell'attuazione e definire condizioni specifiche per evitare qualsiasi impatto ambientale degli interventi. La procedura di selezione deve includere criteri di ammissibilità che garantiscano la conformità dei progetti selezionati agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" (2021/C58/01) mediante l'uso di un elenco di esclusione e il requisito di conformità alla pertinente normativa ambientale dell'UE e nazionale.	T4/2021
M5C3-12	Target	<p>Gli interventi previsti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il collegamento di "ultimo miglio", volto a realizzare efficaci collegamenti tra le aree industriali e la rete ferroviaria TEN-T;</li> <li>- la digitalizzazione della logistica e lavori di efficientamento energetico e ambientale;</li> <li>- il potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti. I lavori devono essere iniziati (comprovati dal certificato di inizio lavori) per almeno 22 interventi per collegamenti dell'ultimo miglio con porti o aree industriali delle ZES; per almeno 15 interventi di digitalizzazione della logistica, urbanizzazioni o lavori di efficientamento energetico nelle stesse aree; per quattro interventi di rafforzamento della resilienza dei porti.</li> </ul> <p>Completamento di almeno 22 collegamenti dell'ultimo miglio con porti o aree industriali delle ZES; di almeno 15 interventi di digitalizzazione della logistica, o urbanizzazioni o lavori di efficientamento energetico nelle stesse aree; di almeno quattro interventi di rafforzamento della resilienza dei porti. L'elenco degli interventi deve comprendere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il completamento dell'infrastruttura della rete TEN-T globale nei porti di Vasto e Ortona e nelle aree industriali di Saletti e Manoppello (Abruzzo)</li> <li>- L'infrastruttura nel porto di Salerno e nelle aree industriali di Uffita, Marcianise, Battipaglia e Nola (Campania)</li> </ul>	T4/2023
M5C3-13	Target	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interconnessioni tra il porto di Manfredonia e le aree urbane di Termoli, Brindisi e Lecce (Puglia e Molise).</li> <li>- Interconnessioni tra il porto di Taranto e le aree urbane di Taranto, Potenza e Matera (Puglia e Basilicata).</li> <li>- Interventi infrastrutturali per l'accessibilità al porto di Gioia Tauro (Calabria)</li> <li>- L'accessibilità infrastrutturale del porto di Cagliari (Sardegna)</li> <li>- Interventi infrastrutturali per l'accessibilità ai porti di Augusta, Riporto, Sant'Agata di Mitello e Gela (Sicilia)</li> </ul>	T2/2026

Caratteristiche dell'intervento	
Atto/strumento amministrativo di ripartizione	D.M. 492 del 03.12.2021
Tipologia intervento	Opere pubbliche
Tipologia soggetto attuatore/beneficiario	Concessionari e società di gestione
Numero di progetti/soggetti attuatori	- Progetti già banditi: 34 - Soggetti attuatori: Autorità portuali (n. 7), RFI, ANAS.
Risorse finanziarie	Totale € 630 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente -
Risorse al Sud	100% pari a 630 mln €
Tagging Climate	40%
Tagging Digital	40%
DNSH	In base all'allegato n. 3 (Analisi preliminare DNSH) al D.M. 492 del 03.12.2021, gli interventi non comportano danni significativi agli obiettivi DNSH. Sono state predisposte delle Linee guida operative sui criteri e le analisi relativi al soddisfacimento del principio DNSH degli interventi infrastrutturali per le Zone economiche speciali.

### Cronoprogramma attuativo



### Stato dell'attuazione

#### Attività concluse

Emanato il D.M. n. 492 del 03.12.2021, previa intesa acquisita in Conferenza unificata il 02.12.2021, attraverso il quale sono stati individuati i progetti e i soggetti attuatori. A marzo 2022 sono state inviate, da parte dei soggetti attuatori, alla DG competente le relazioni tecniche sulle analisi DNSH dei singoli progetti, che successivamente sono state valutate dalla DG competente con prescrizioni specifiche per i singoli progetti. Contestualmente, la DG ha inviato lo schema di Atto d'Obbligo per la firma da parte dei soggetti attuatori.

#### Attività in-itinere e future

È in corso la sottoscrizione degli atti d'obbligo da parte dei Soggetti attuatori e sono state avviate le richieste di anticipazione del 10%. Entro T4 2023 è prevista il termine ultimo per la fine di tutte le progettazioni e l'avvio delle gare. Gli interventi dovranno essere portati a termine entro T2 2026 ai fini del raggiungimento del relativo target.