



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

PIANO SVILUPPO E COESIONE
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA
MOBILITA' SOSTENIBILI

**(Legge n. 190 del 23 dicembre 2014, c. 703 - Delibera CIPE n. 25 del 10/08/2016
Delibera CIPESS n. 3 del 29 aprile 2021)**

APRILE 2022

Sommario

| | |
|--|------------|
| PREMESSA | 4 |
| 1. IL QUADRO DI CONTESTO | 9 |
| 2. LA STRATEGIA DI INTERVENTO DEL PIANO OPERATIVO | 32 |
| 2.1. AREE TEMATICHE E SETTORI DI INTERVENTO | |
| 2.1.1 Area tematica 5: <i>Ambiente e Risorse Naturali</i> . Settore di intervento 05.01: <i>Rischi e adattamento climatico</i> | 36 |
| 2.1.2 Area tematica 5: <i>Ambiente e Risorse Naturali</i> . Settore di intervento 05.02: <i>Risorse idriche</i> | 42 |
| 2.1.3 Area tematica 5: <i>Ambiente e Risorse Naturali</i> . Settore di intervento 05.05: <i>Natura e biodiversità</i> | 58 |
| 2.1.4 Area tematica 07: <i>Trasporti e Mobilità</i> . Settore di Intervento 07.01- <i>Trasporto stradale</i> | 62 |
| 2.1.5 Area tematica 07: <i>Trasporti e Mobilità</i> . Settore di Intervento 07.02- <i>Trasporto ferroviario</i> | 77 |
| 2.1.6 Area tematica 07: <i>Trasporti e Mobilità</i> . Settore di Intervento 07.03- <i>Trasporto marittimo</i> | 83 |
| 2.1.7 Area tematica 07: <i>Trasporti e Mobilità</i> . Settore di Intervento 07.04- <i>Trasporto aereo</i> | 87 |
| 2.1.8 Area tematica 07: <i>Trasporti e Mobilità</i> . Settore di Intervento 07.05- <i>Mobilità urbana</i> | 89 |
| 2.1.9 Area tematica 08: <i>Riqualificazione urbana</i> . Settore di Intervento 08.01- <i>Edilizia pubblica</i> | 108 |
| 2.1.10 Area tematica 12: <i>Capacità amministrativa</i> . Settore di Intervento 12.02- <i>Assistenza tecnica</i> | 110 |
| 2.2. GLI INDICATORI | |
| 2.2.1 Gli indicatori di output..... | 113 |
| 2.2.2 Gli indicatori di risultato..... | 114 |
| 3. LA GOVERNANCE DEL PIANO E LE MODALITÀ ATTUATIVE | 115 |
| 3.1 Organismi responsabili dell'attuazione – Sistema di gestione e controllo..... | 117 |
| 3.2 Comitato di Sorveglianza..... | 118 |
| 4. LA DIMENSIONE FINANZIARIA DEL PIANO OPERATIVO | 121 |
| 4.1 Il quadro complessivo delle risorse..... | 121 |

DATI FONDAMENTALI

| | |
|--|--|
| ID_CODICE PROGRAMMA/PIANO | Codice Identificativo Programma/Piano [che verrà assegnato dal MEF-IGRUE e riportato nel sistema RGS-IGRUE] |
| TITOLO PROGRAMMA/PIANO | DEL Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MiMS) |
| TIPOLOGIA PROGRAMMA/PIANO COPERTURA FINANZIARIA | DI e Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) |
| AMMINISTRAZIONE TITOLARE | Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MiMS) - Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali – Divisione III – <i>Articolazione territoriale delle reti infrastrutturali. Pianificazione e programmazione di settore. Programmazione negoziata.</i> |
| TERRITORIO DI RIFERIMENTO | Tutto il territorio nazionale |

Premessa

Il Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MiMS)

si inquadra in un processo unitario di programmazione strategica e operativa, avviato con la programmazione delle risorse FSC per il settennio 2014–2020 e proseguito, nel corso del 2021, con l'adozione della Delibera CIPESS n. 2 del 29 aprile 2021 (Delibera n. 2/2021) che ha introdotto nuovi elementi di riferimento strategico, di governance e di procedura afferenti alla disciplina ordinamentale dei PSC ai fini dell'armonizzazione delle regole vigenti, a richiamo di quanto previsto dall'art. 44 DL 30 aprile 2019, n. 34.

Il quadro normativo sopra richiamato è stato ulteriormente definito a seguito dell'adozione della Delibera CIPESS n. 3/2021 con la quale è stato approvato il PSC a titolarità del MiMS, confermando gli interventi già previsti dal PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020.

La cornice complessiva del quadro normativo di riferimento è data dagli atti di seguito illustrati:

- la Legge 23 dicembre 2014, n. 190, comma 703, che disciplina l'utilizzo del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) e stabilisce, alla lettera a), che, ferme restando le vigenti disposizioni sull'utilizzo del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione per specifiche finalità e sull'impiego dell'80% delle risorse nelle regioni del Mezzogiorno, la dotazione finanziaria del Fondo è impiegata per obiettivi strategici relativi ad aree tematiche nazionali, anche con riferimento alla prevista adozione della Strategia nazionale di specializzazione intelligente, come definita dalla Commissione europea nell'ambito delle attività di programmazione dei Fondi strutturali e di investimento europei, nonché alle programmazioni di settore.
- la Delibera n. 25 del 10 agosto 2016, che ha individuato le aree tematiche e i relativi obiettivi strategici cui destinare la dotazione finanziaria del Fondo Sviluppo e coesione. Tra le aree tematiche individuate vi è quella relativa alle "Infrastrutture", con una iniziale assegnazione dell'importo complessivo in 11.500 mln/euro;
- la Delibera CIPE n. 54/2016, con la quale è stato approvato il Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020 con una dotazione iniziale di 11.500 mln/euro;
- le Delibere CIPE n. 98/2017 (di integrazione del quadro degli interventi già previsti dalla Delibera CIPE n. 54/2016) e n. 12/2018 (di incremento della dotazione del Piano per un importo di 934,426 mln/euro) con le quali sono stati successivamente approvati il primo e il secondo Addendum al PO FSC "Infrastrutture";
- le Delibere CIPE n. 28/2019 (di incremento della dotazione del Piano per un importo di 34,60 mln/euro), n. 47/2019 (di incremento della dotazione del Piano per un importo di 99,00 mln/euro), n. 4/2020 (di incremento della dotazione del Piano per un importo di 3,4 mln/euro) e n. 32/2020 (che ha ridotto la dotazione del Piano per un importo pari a 1.082,00 mln/euro);
- il Decreto legge n. 34 del 30 aprile 2019, recante "Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi" convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, come modificato dall' articolo 1, comma 309, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022" e, da ultimo, dall'articolo 41, comma 3, del decreto legge 16 luglio 2020, n.

76, recante “Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale”, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, che è intervenuto modificando la disciplina relativa all'utilizzo del Fondo Sviluppo e Coesione;

- l'art. 44 del DL n. 34/2019, che ha operato una riprogrammazione delle risorse a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione relativamente ai cicli di programmazione 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020, prescrivendo a ciascuna Amministrazione centrale, Regione o Città metropolitana, titolare di risorse del medesimo Fondo, di adottare, in sostituzione dei molteplici documenti programmatori, un unico Piano operativo, denominato *Piano di sviluppo e coesione* (PSC), articolato per aree tematiche ed atto a garantire un coordinamento unitario ed una più efficace accelerazione della spesa;
- la Delibera n. 2/2021 con la quale il CIPESS, in ossequio alle disposizioni richiamate, ha stabilito la disciplina ordinamentale dei PSC, compresa la fase transitoria dei cicli di programmazione precedenti, anche attraverso l'armonizzazione delle regole vigenti in un quadro unitario;
- la Delibera CIPESS n. 3/2021 con la quale viene approvato il PSC a titolarità del MiMS, confermando gli interventi già previsti dal PO FSC “Infrastrutture” 2014-2020, con una dotazione finanziaria complessiva pari a 16.920,416 mln/euro;
- il decreto ministeriale n. 411 del 27 ottobre 2021, con il quale sono state individuate le strutture deputate alla *governance* del PSC del MiMS e che individua la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali quale Autorità responsabile del Piano di Sviluppo e Coesione a titolarità del MiMS, con le attribuzioni di cui alla Delibera del CIPESS 29 aprile 2021, n. 2/2021;
- il decreto direttoriale n. 19638 del 12 novembre 2021, con il quale la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali delega alla Divisione III – *Articolazione territoriale delle reti infrastrutturali. Pianificazione e programmazione di settore. Programmazione negoziata* le funzioni di Autorità responsabile del Piano Sviluppo e Coesione.

Nell'ambito del PSC MiMS, al quale è stata assegnata una dotazione complessiva di risorse FSC pari a **16.920,42 milioni di euro** ascrivibili al periodo contabile 2014-2020, sono stati riclassificati gli interventi afferenti alle assegnazioni FSC del Piano Operativo “Infrastrutture” 2014-2020.

L'attività di riclassificazione degli interventi, operata dal Dipartimento per le politiche di coesione (DPCoe) e dall'Agenzia per la coesione territoriale (ACT), in coordinamento con il Ministero, individua, in ottemperanza al sopracitato art. 44 del DL n. 34/2019 e alla Delibera CIPESS n. 2/2021, le aree tematiche e i settori di intervento sulla base della natura degli interventi relativi al PO FSC “Infrastrutture” presenti nel Sistema nazionale di monitoraggio Banca Dati Unitaria (BDU).

La nuova articolazione del Piano

Ad esito dell'istruttoria ex art. 44, comma 7, DL 34/2019, al PSC MiMS sono stati ricondotti gli strumenti programmatori di cui al seguente prospetto nel quale sono riportate le risorse relative all'unico ciclo di programmazione interessato (2014-2020) e il dettaglio delle delibere di assegnazione di riferimento:

Tabella riepilogativa degli strumenti di programmazione ricompresi nel PSC MiMS

| Atto di riferimento | Strumento di programmazione | Provenienza contabile delle risorse | Risorse originariamente assegnate all'Amministrazione | | | |
|---|---|-------------------------------------|---|-------------|------------------|------------------|
| | | | Ciclo di programmazione (strategia di riferimento e monitoraggio) | | | Totale |
| | | | 2000-2006 | 2007-2013 | 2014-2020 | |
| Delibera CIPE n. 54 del 01/12/2016, Delibera CIPE n. 98 del 22/12/2017, Delibera CIPE n. 12 del 28/02/2018, Delibera CIPE n. 28 del 20/05/2019, Delibera CIPE n. 47 del 24/07/2019, Delibera CIPE n. 4 del 17/04/2020, Delibera CIPE n. 34 del 28/07/2020 | PIANO OPERATIVO INFRASTRUTTURE | 2014-2020 | 0,00 | 0,00 | 14.561,42 | 14.561,42 |
| Totale assegnazioni (non destinate a CIS o normate e da disposizioni di legge) | | | 0,00 | 0,00 | 14.561,42 | 14.561,42 |
| Delibera CIPE n. 62 del 03/08/2011, Delibera CIPE n. 54 del 01/12/2016 | CIS SALERNO-REGGIO CALABRIA – QUOTA MIT | 2014-2020 | 0,00 | 0,00 | 40,00 | 40,00 |
| Delibera CIPE n. 62 del 03/08/2011, Delibera CIPE n. 54 del 01/12/2016 | CIS NAPOLI-BARI – QUOTA MIT | 2014-2020 | 0,00 | 0,00 | 843,00 | 843,00 |
| Delibera CIPE n. 62 del 03/08/2011, Delibera CIPE n. 54 del 01/12/2016 | CIS MESSINA-CATANIA-PALERMO – QUOTA MIT | 2014-2020 | 0,00 | 0,00 | 1.451,00 | 1.451,00 |
| Totale assegnazioni destinate a CIS | | | 0,00 | 0,00 | 2.334,00 | 2.334,00 |
| Legge 145 30/12/2018 art 1 comma 131 e 132, Delibera CIPE n. 47 del 24/07/2019 | AEROPORTO DI REGGIO CALABRIA - PIANO OPERATIVO INFRASTRUTTURE | 2014-2020 | 0,00 | 0,00 | 25,00 | 25,00 |
| Totale assegnazioni normate da disposizioni di legge | | | 0,00 | 0,00 | 25,00 | 25,00 |
| Totale risorse PSC MiMS | | | 0,00 | 0,00 | 16.920,42 | 16.920,42 |

Le suddette risorse sono state ripartite tra Centro-Nord e Mezzogiorno sulla base delle percentuali previste dalla Legge 23 dicembre 2014, n. 190, al comma 703, e articolate sulla base delle aree tematiche, di cui al punto 2) *Aree tematiche* delle Disposizioni Generali previste dalla Delibera CIPESS 2/2021, e dei pertinenti settori di intervento come segue.

Ripartizione delle risorse del PSC MiMS per area tematica e settore di intervento

| Area tematica | Settore di intervento preliminare | 2014-2020 | | Totale |
|----------------------------------|--|--|---|------------------|
| | | Risorse relative a interventi in corso | Risorse relative a interventi completati ¹ | |
| 05 - AMBIENTE E RISORSE NATURALI | 05.01 - RISCHI E ADATTAMENTO CLIMATICO | 1.238,40 | 0,00 | 1.238,40 |
| 05 - AMBIENTE E RISORSE NATURALI | 05.02 - RISORSE IDRICHE | 467,90 | 0,00 | 467,90 |
| 05 - AMBIENTE E RISORSE NATURALI | 05.05 - NATURA E BIODIVERSITA' | 82,03 | 0,00 | 82,03 |
| 07 - TRASPORTI E MOBILITA' | 07.01 - TRASPORTO STRADALE | 6.528,00 | 78,30 | 6.606,30 |
| 07 - TRASPORTI E MOBILITA' | 07.02 - TRASPORTO FERROVIARIO | 1.882,30 | 0,20 | 4.216,50 |
| 07 - TRASPORTI E MOBILITA' | 07.03 - TRASPORTO MARITTIMO | 352,11 | 0,00 | 352,11 |
| 07 - TRASPORTI E MOBILITA' | 07.04 - TRASPORTO AEREO | 200,62 | 0,30 | 200,92 |
| 07 - TRASPORTI E MOBILITA' | 07.05 - MOBILITA' URBANA | 3.628,95 | 60,40 | 3.689,35 |
| 08 - RIQUALIFICAZIONE URBANA | 08.01 - EDILIZIA PUBBLICA | 50,67 | 0,00 | 50,67 |
| 12 - CAPACITA' AMMINISTRATIVA | 12.02 - ASSISTENZA TECNICA | 16,25 | 0,00 | 16,25 |
| Totale | | 14.447,22 | 139,20 | 16.920,42 |

Gli interventi di cui al Piano Operativo “Infrastrutture” FSC 2014-2020 sono stati ricondotti, sulla base del nuovo assetto per aree tematiche e settori di intervento, alle relative strutture responsabili dell’attuazione, della gestione e del monitoraggio degli interventi come illustrato a seguire.

Riconduzione alle aree tematiche e ai settori di intervento del PSC MiMS degli strumenti di programmazione 2014-2020 con individuazione delle strutture responsabili.

| Strutture responsabili dell'attuazione, gestione e monitoraggio degli interventi | Area tematica (ex De. CIPESS 3/2021) | Settore di intervento | Asse (Originario - PO FSC) | Totale |
|--|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------|-----------|
| Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari | 07 - TRASPORTI E MOBILITA' | 07.04-Trasporto aereo | E | 198,22 |
| Direzione generale per l'edilizia statale, le politiche abitative, la riqualificazione urbana e gli interventi speciali | 08 - RIQUALIFICAZIONE URBANA | 08.01-Edilizia pubblica | E | 11,78 |
| Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche | 05 - AMBIENTE E RISORSE NATURALI | 05.02-Risorse idriche | D | 467,90 |
| Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie | 07 - TRASPORTI E MOBILITA' | 07.02-Trasporto ferroviario | B | 3.986,40 |
| | | 07.05-Mobilità urbana | C | 105,30 |
| Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne | 07 - TRASPORTI E MOBILITA' | 07.03-Trasporto marittimo | E | 354,81 |
| Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali | 05 - AMBIENTE E RISORSE NATURALI | 05.01-Rischi e adattamento climatico | D | 1.238,80 |
| | 07 - TRASPORTI E MOBILITA' | 07.01-Trasporto stradale | A | 6.410,30 |
| | | | E | 196,00 |
| Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali | 08 - RIQUALIFICAZIONE URBANA | 08.01-Edilizia pubblica | E | 38,89 |
| Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali - AR | 12 - CAPACITA' AMMINISTRATIVA | 12.02-Assistenza tecnica | E | 16,25 |
| Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile | 05 - AMBIENTE E RISORSE NATURALI | 05.05-Natura e biodiversità | E | 81,63 |
| | 07 - TRASPORTI E MOBILITA' | 07.02-Trasporto ferroviario | B | 230,10 |
| | | 07.05-Mobilità urbana | C | 1.833,51 |
| | | | F | 1.750,54 |
| Totale complessivo | | | | 16.920,42 |

1. Il quadro di contesto

Il quadro presentato di seguito riporta, in maniera sintetica, la visione di insieme del sistema dei trasporti in Italia sulla base della quale sono stati individuati gli interventi da attuare nell'ambito del PO FSC 2014-2020 e le cui evoluzioni sono alla base degli allegati al Documento di Economia e Finanza 2020 *“L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture”* e 2021 *“Dieci anni per trasformare l'Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti”* che, oltre ad inquadrare il sistema trasportistico e macroeconomico nazionale, rappresenta gli scenari internazionali e la politica europea per i trasporti, gli effetti congiunturali e strutturali della crisi sanitaria del Covid-19, lo scenario nazionale in materia di trasporti e logistica con un focus sulla rete di trasporto multimodale; riporta infine anche un approfondimento sulla visione integrata delle città e del territorio. Le riprogrammazioni, che si renderanno eventualmente necessarie a partire dall'approvazione del presente Piano, prenderanno in considerazione anche i mutamenti nel contesto socioeconomico e potranno essere effettuate in una logica di integrazione e complementarità con gli investimenti definiti nel PNRR e quelli che emergeranno dalla definizione programmatica a valere sulle risorse dei fondi strutturali 2021-2027 e sul Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027.

Le analisi poste a base della definizione degli scenari di riferimento che hanno caratterizzato l'evoluzione del P.O. FSC Infrastrutture 2014/2020, ora confluito nel nuovo PSC MIMS, conservano pertanto una solida capacità di rappresentazione delle principali dinamiche di mercato, delle traiettorie di lungo periodo e dei fattori di contesto che costituiscono il riferimento delle decisioni di investimento che compongono il Piano.

Sintesi delle analisi sulla domanda attuale e potenziale

Il trasporto passeggeri in Italia

L'anno 2012 è stato un anno difficile per tutti i comparti della mobilità passeggeri in Italia. Il 2013 ha permesso, nella maggior parte dei casi, di cogliere un'attenuazione del trend negativo, confermata dai dati dell'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) relativi al 2014. I dati statistici riferiti al 2014 confermano per il trasporto interno di passeggeri in Italia un trend di crescita molto significativo rispetto al 2013 (+3,1%), e soprattutto rispetto agli anni precedenti in cui si era registrata una sensibile contrazione. La modalità di trasporto su strada prevale su tutte le altre, dal momento che la quota sul traffico complessivo si attesta su valori vicini al 90%. L'auto resta il principale mezzo di trasporto, (59,8%), distanziando di gran lunga l'aereo (17,7%), utilizzato soprattutto per le vacanze lunghe (22,9%) e per i viaggi di lavoro (29,4%), ed il treno (10,7%), mezzo di trasporto scelto per un quinto dei viaggi di lavoro (20,9%) anche per effetto della crescente offerta su linee AV.

TABELLA 1 RIPARTIZIONE PERCENTUALE PER TIPOLOGIA DI VIAGGIO E PER PRINCIPALE MEZZO UTILIZZATO: ANNI 2013 E 2014

| | 2013 | | | 2014 | | |
|-----------------------------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|
| | vacanza | lavoro | totale | vacanza | lavoro | Totale |
| Aereo | 13,5 | 27,8 | 15,1 | 16,0 | 29,4 | 17,7 |
| Treno | 10,1 | 23,1 | 11,6 | 9,1 | 20,9 | 10,7 |
| Nave, battello, motoscafo | 2,5 | - | 2,2 | 3,2 | 1,6 | 3,0 |
| Auto propria, ecc. | 66,1 | 34,4 | 62,6 | 63,7 | 34,7 | 59,8 |
| Pullman turistico, di linea | 5,6 | 3,5 | 5,4 | 4,4 | 3,0 | 4,3 |

| | | | | | | |
|---------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Camper/autocaravan | 1,5 | 0,8 | 1,4 | 2,5 | - | 2,2 |
| Altro | 0,7 | 10,4 | 1,7 | 1,1 | 10,4 | 2,3 |
| Totale | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Fonte: ISTAT – Viaggi e vacanze in Italia e all'estero Anno 2014, febbraio 2015

Anche il confronto del traffico totale interno di passeggeri per modalità di trasporto per l'arco temporale 2008-2014 conferma l'inversione della tendenza negativa in diversi settori ed in particolare in quello dei trasporti collettivi urbani ed extra-urbani.

| TABELLA 2 TRAFFICO TOTALE INTERNO DI PASSEGGERI: ANNI 2008, 2010-2014 | | | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <i>Milioni di passeggeri-km</i> | | | | | | |
| Modalità di trasporto | 2008 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Impianti fissi | 49.892 | 47.574 | 47.247 | 47.159 | 49.128 | 50.338 |
| Trasporti ferroviari | 49.524 | 47.172 | 46.845 | 46.759 | 48.738 | 49.848 |
| -di cui grandi imprese | 45.767 | 43.349 | 45.944 | 45.753 | 47.707 | 48.794 |
| -di cui piccole e medie imprese | 3.757 | 3.823 | 901 | 1.006 | 1.031 | 1.054 |
| Altri (tramvie extraurbane e funivie) | 368 | 401 | 402 | 400 | 390 | 490 |
| - di cui tramvie extraurbane | 52 | 72 | 76 | 76 | 77 | 80 |
| - di cui funivie | 316 | 329 | 327 | 323 | 313 | 410 |
| Trasporti collettivi extraurbani | 90.693 | 90.134 | 90.903 | 90.546 | 90.746 | 91.309 |
| Autolinee e filovie | 17.028 | 16.825 | 17.389 | 16.993 | 17.125 | 17.613 |
| Autolinee comp. statale, noleggio e privati | 73.665 | 73.309 | 73.514 | 73.553 | 73.621 | 73.696 |
| Trasporti collettivi urbani | 18.651 | 19.188 | 18.652 | 17.527 | 17.612 | 18.246 |
| Filovie e autobus | 11.745 | 12.085 | 11.537 | 10.970 | 11.022 | 11.468 |
| Altri modi | 6.905 | 7.103 | 7.114 | 6.557 | 6.590 | 6.778 |
| - di cui tramvie urbane | 1.107 | 1.135 | 1.246 | 1.243 | 1.228 | 1.206 |
| - di cui metropolitane | 5.777 | 5.948 | 5.849 | 5.295 | 5.343 | 5.553 |
| - di cui funicolari | 21 | 20 | 19 | 20 | 19 | 19 |
| Navigaz. marittima di cabotaggio | 3.734 | 3.561 | 3.364 | 3.202 | 3.080 | 3.104 |
| Navigazione interna | 452 | 527 | 540 | 529 | 548 | 537 |
| Navigazione aerea | 15.064 | 15.726 | 16.765 | 16.545 | 16.260 | 16.985 |
| Autotrasporti privati | 721.830 | 739.870 | 708.251 | 620.683 | 661.097 | 684.581 |
| - di cui autovetture | 676.359 | 698.390 | 665.328 | 578.668 | 620.368 | 642.920 |
| - di cui motocicli e ciclomotori | 45.471 | 41.480 | 42.923 | 42.015 | 40.729 | 41.661 |
| Totale | 900.315 | 916.581 | 885.722 | 796.191 | 838.471 | 865.100 |

in corsivo i dati stimati, con arrotondamenti

Fonte: CNIT– Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, anni 2013-2014

In termini di evoluzione della domanda, secondo un recente studio¹, la quantità di spostamenti aumenterà dai dati attuali a oltre 1000 miliardi di passeggeri al km nel 2030. L'incremento di mobilità sarà esclusivamente da attribuire agli spostamenti per ragioni di lavoro con il permanere di una quota modale di circa il 75%, anche se in leggera diminuzione, del mezzo privato.

Trasporto ferroviario

Nel trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza, i volumi di traffico realizzati nel 2013 dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane mostrano elementi di ripresa: i viaggiatori-km sono stati circa 19 miliardi, in lieve crescita rispetto all'anno precedente. L'andamento del comparto si è caratterizzato per una diminuzione dei servizi non remunerativi e una crescita dei servizi a mercato in particolare nell'Alta Velocità.

| TABELLA 3 - TRAFFICO FERROVIARIO VIAGGIATORI DI MEDIA E LUNGA PERCORRENZA - ANNI 2001, 2007-2013 | | | | | | | | | |
|--|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 2001 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Viaggiatori-km | Mln | 27.279 | 24.166 | 23.587 | 22.237 | 20.637 | 20.170 | 18.445 | 18.862 |
| - di cui servizio a mercato(*) | Mln | - | - | - | - | - | 14.093 | 13.987 | 14.550 |
| - di cui servizio universale contribuito | Mln | - | - | - | - | - | 6.077 | 4.457 | 4.312 |
| Treni-km | Mgl | 82.473 | 83.276 | 80.957 | 80.056 | 78.097 | 76.634 | 71.058 | 77.531 |
| - di cui servizio a mercato(*) | Mgl | - | - | - | - | - | 48.721 | 48.098 | 53.888 |
| - di cui servizio universale contribuito | Mgl | - | - | - | - | - | 27.913 | 22.960 | 23.642 |

**Nei servizi a mercato sono compresi, oltre alle Freccie, anche tutti gli altri servizi, ad esclusione di quelli universali
Fonte: CNIT– Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, anni 2013-2014*

L'Alta Velocità (AV) ferroviaria ha infatti visto nel 2010 il completamento della rete infrastrutturale lungo la dorsale da Salerno a Milano (passando per Napoli, Roma Firenze e Bologna) e in proseguimento poi verso Torino. D'altra parte, l'entrata in esercizio del nuovo operatore NTV ha portato ad un incremento dei servizi AV verso Venezia e Padova e anche in nuove stazioni, a Roma (Tiburtina e Ostiense) e a Milano (Rogoredo e Porta Garibaldi). L'ingresso di un operatore privato in competizione con l'incumbent (Trenitalia) ha rappresentato il primo caso mondiale di competizione tra operatori nel settore dell'Alta Velocità Ferroviaria, anticipando la politica europea di liberalizzazione del settore che è in attesa di approvazione del Parlamento Europeo (4° pacchetto ferroviario), innescando una competizione virtuosa nella complessiva riorganizzazione della struttura tariffaria, con conseguente riduzione dei prezzi medi del viaggio, e un generale miglioramento della qualità dei servizi per i viaggiatori, sia a bordo che in stazione.

¹¹ "L'evoluzione della mobilità degli italiani – Dallo scenario attuale al 2020-2030", Rapporto di Ricerca ANIASA – CENSIS, 2015.

Ciò ha fatto sì che tra il 2009 e il 2013, l'offerta di servizi AV in Italia abbia registrato un incremento di oltre il 120% di treni-Km in quattro anni.

A fronte dell'incremento di servizi AV, i risultati in termini di passeggeri trasportati sono stati molto significativi, ancora di più se contestualizzati in un mercato complessivo che si è contratto per effetto della crisi.

Complessivamente il segmento dell'AV, nel 2013, ha movimentato oltre 12 miliardi di viaggiatori-km. La crescita complessiva è dovuta in parte alla diversione da altri modi quali l'aereo e l'auto, altri servizi ferroviario (intercity), ma anche in misura significativa (40%) alla notevole quantità di nuovi viaggiatori e nuovi viaggi generati dalle riduzioni di tempi e costi del viaggio (domanda indotta). Uno studio dell'Università di Napoli "Federico II" e di Roma "Tor Vergata" stima che il numero di spostamenti indotti dall'AV sia pari a 5,5 milioni di passeggeri all'anno.

Tale sviluppo dei servizi di AV ha importanti ricadute anche sul fronte della ripartizione modale. Un'analisi² condotta sulla tratta Roma-Milano, stima tra il 2008 e il 2014 un incremento della quota ferroviaria dal 6% al 65% a fronte di una decrescita di quella aerea (dal 50% al 24%) e su strada (dal 14% all'11%).

Per quanto attiene al traffico ferroviario regionale e metropolitano (si veda anche il paragrafo dedicato alla mobilità urbana e Trasporto Pubblico Locale), sebbene in un contesto caratterizzato da risorse limitate a sostegno del servizio universale e della conseguente revisione dell'offerta da parte delle Regioni, si registra un sostanziale assestamento dei dati a fronte della significativa diminuzione avvenuta tra il 2010 e il 2011.

| TABELLA 4 - TRAFFICO FERROVIARIO VIAGGIATORI DEL TRASPORTO REGIONALE - ANNI 2001, 2007-2013 | | | | | | | | | |
|---|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 2001 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Viaggiatori-km | Mln | 19.472 | 21.819 | 22.180 | 22.168 | 22.712 | 19.198 | 19.045 | 18.890 |
| Treni-km | Mgl | 169.823 | 185.838 | 187.485 | 187.140 | 189.246 | 157.746 | 154.785 | 154.531 |

Fonte: CNIT– Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, anni 2013-2014

Trasporto stradale

Il trasporto su autostrada ha registrato nel 2014 segnali di crescita in controtendenza con gli andamenti negativi che hanno caratterizzato gli ultimi anni. I dati rilevati dall'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (AISCAT), infatti, per la prima volta dal 2010, evidenziano una situazione di aumento del traffico per quanto riguarda, sia la componente veicolare leggera (+1,0%), sia quella pesante (+0,7%).

A questo risultato contribuiscono in misura significativa i servizi passeggeri sulle lunghe distanze. Uno studio commissionato dall'Associazione Nazionale Trasporto Viaggiatori (ANAV)³, e pubblicato a fine 2013 dal Politecnico di Milano, fotografa il settore delle autolinee nazionali in un'offerta di oltre 88 milioni di bus km a servizio di oltre 2,6 miliardi di passeggeri km. Tale servizio si configura

² Autorità dei Trasporti, Primo Rapporto Annuale al Parlamento, luglio 2015

³ Il trasporto passeggeri su autobus per le lunghe distanze Studio 2013

per una rete capillare nel Mezzogiorno con collegamenti tra località scarsamente collegate dalla ferrovia e grandi città del centro-sud (Roma e Napoli) e il nord, nonché per i collegamenti dalla costa Adriatica soprattutto verso Roma.

Trasporto marittimo e navigazione interna

Il trasporto marittimo passeggeri, che si caratterizza per una prevalenza del Tirreno legata all'importanza degli scambi con le isole maggiori e dei servizi di continuità territoriale, rappresenta una quota modesta della movimentazione passeggeri complessiva su tutti i modi, stimata intorno al 3-4% del trasporto totale di viaggiatori; la suddetta tipologia di trasporto risulta comunque rilevante per determinati porti ed in particolare per il settore crociere. È stata registrata una forte contrazione nel corso degli ultimi anni pari a circa il 18% nel 2013 rispetto al 2008.

| TABELLA 6 TRAFFICO PASSEGGERI (ANNI 2008-2013) | | |
|--|-----------------------|--------------------------------|
| Anni | Passeggeri (migliaia) | Variazioni % (anno precedente) |
| 2008 | 90.157 | 3,7 |
| 2009 | 92.707 | 2,8 |
| 2010 | 87.657 | -5,4 |
| 2011 | 81.895 | -6,6 |
| 2012 | 76.735 | -6,3 |
| 2013 | 73.238 | -4,6 |

Fonte: ISTAT- Rilevazioni sul Trasporto Marittimo, novembre 2014

Con riferimento al traffico crocieristico, i poli principali sono facilmente riconoscibili in Civitavecchia, Venezia, Napoli e Genova, legati all'attrattività turistica ed alla capacità di fornire servizi a terra alle navi e ai passeggeri. Tuttavia, emerge domanda diffusa su altri porti, con rilevanza in crescita in tutti gli scali (porti siciliani, porti toscani, porti pugliesi, ecc.).

Trasporto aereo

Il trasporto aereo in Italia nel 2014 è tornato a crescere dopo due anni di contrazione. Nel 2015 è stato confermato il trend positivo, facendo registrare, rispetto al 2014, un incremento del traffico passeggeri pari al 4,4%, percentuale che raddoppia se confrontata con i dati del 2013 (8,9%).

I passeggeri transitati nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati dall'Associazione Italiana Gestori Aeroporti (Assaeroporti) e sui quali converge la quasi totalità del traffico aeroportuale, sono stati 156.827.783 (+12,8 milioni in più rispetto al 2013), con incrementi per la quasi totalità degli scali italiani, attestando una capacità di crescita del traffico aereo in tutto il territorio. La significatività del 2014 è che il dato è superiore di 1,7 milioni di passeggeri rispetto al 2011 (ultimo anno in positivo per l'Italia) per effetto congiunto di una ripresa sia del traffico nazionale (+2,5%) sia di quello internazionale (+5,9%).

TABELLA 9 TOTALI PASSEGGERI PER AEROPORTO E ORIGINE/DESTINAZIONE AL 2015

| Aeroporto | Nazionali | Internazionali | Internazionali di cui U.E. | Transito | Totale commerciale | Aviazione | Totale | Var. % sul 2014 |
|---------------|-------------------|-------------------|----------------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|-----------------|
| Alghero | 1.129.686 | 546.497 | 631.434 | 963 | 1.677.146 | 821 | 1.677.967 | 2,4 |
| Ancona | 199.284 | 315.703 | 256.974 | 899 | 515.886 | 5.179 | 521.065 | 8,4 |
| Bari | 2.605.182 | 1.349.108 | 1.224.831 | 13.291 | 3.967.581 | 4.524 | 3.972.105 | 8,0 |
| Bergamo | 3.176.424 | 7.219.788 | 6.507.163 | 6.218 | 10.402.430 | 2.195 | 10.404.625 | 18,6 |
| Bologna | 1.703.759 | 5.154.070 | 6.023.439 | 24.175 | 6.882.004 | 7.738 | 6.889.742 | 4,7 |
| Bolzano | 26.936 | 0 | 0 | 0 | 26.936 | 8.205 | 35.141 | -46,4 |
| Brescia | 0 | 2.923 | 178 | 4 | 2.927 | 4.817 | 7.744 | -42,8 |
| Brindisi | 1.799.404 | 447.470 | 290.629 | 8.274 | 2.255.148 | 3.144 | 2.258.292 | 4,4 |
| Cagliari | 2.975.189 | 737.369 | 726.230 | 1.399 | 3.713.957 | 5.332 | 3.719.289 | 2,2 |
| Catania | 4.964.002 | 2.127.638 | 1.973.602 | 9.804 | 7.101.444 | 4.043 | 7.105.487 | -2,7 |
| Cuneo | 54.697 | 69.903 | 27.716 | 2.093 | 126.693 | 3.154 | 129.847 | -45,3 |
| Firenze | 387.633 | 2.020.526 | 2.006.373 | 34 | 2.408.193 | 11.625 | 2.419.818 | 7,5 |
| Foggia | 777 | 645 | 0 | 0 | 1.422 | 520 | 1.942 | -67,0 |
| Genova | 770.593 | 583.030 | 476.801 | 2.700 | 1.356.323 | 6.917 | 1.363.240 | 7,5 |
| Grosseto | 270 | 2.059 | 1.759 | 0 | 2.329 | 854 | 3.183 | -32,0 |
| Lamezia T. | 1.909.815 | 422.161 | 406.627 | 9.967 | 2.341.943 | 463 | 2.342.406 | -2,8 |
| Milano LIN | 5.019.960 | 4.618.803 | 4.618.021 | 2.300 | 9.641.063 | 48.572 | 9.689.635 | 7,4 |
| Milano MXP | 2.534.875 | 15.909.903 | 9.360.100 | 127.604 | 18.572.382 | 9.661 | 18.582.043 | -1,4 |
| Napoli | 2.417.554 | 3.714.617 | 3.399.396 | 18.328 | 6.150.499 | 12.689 | 6.163.188 | 3,4 |
| Olbia | 1.246.011 | 966.715 | 950.536 | 6.234 | 2.218.960 | 21.056 | 2.240.016 | 5,3 |
| Palermo | 3.892.928 | 999.376 | 945.402 | 13.746 | 4.906.050 | 4.741 | 4.910.791 | 7,4 |
| Parma | 133.000 | 52.168 | 51.817 | 11 | 185.179 | 1.849 | 187.028 | -9,0 |
| Perugia | 86.357 | 183.385 | 169.719 | 326 | 270.068 | 3.959 | 274.027 | 30,9 |
| Pescara | 280.965 | 329.220 | 0 | 373 | 610.558 | 2.869 | 613.427 | 10,2 |
| Pisa | 1.445.743 | 3.346.698 | 3.027.684 | 4.521 | 4.796.962 | 7.812 | 4.804.774 | 2,6 |
| Reggio Cal. | 490.804 | 0 | 0 | 0 | 490.804 | 1.808 | 492.612 | -5,8 |
| Roma CIA | 834.719 | 4.968.158 | 4.839.753 | 0 | 5.802.877 | 31.324 | 5.834.201 | 16,1 |
| Roma FCO | 11.950.908 | 28.280.267 | 18.398.600 | 190.981 | 40.422.156 | 41.052 | 40.463.208 | 4,8 |
| Torino | 1.863.434 | 1.791.378 | 1.652.020 | 4.676 | 3.659.488 | 7.094 | 3.666.582 | 6,8 |
| Trapani | 1.195.377 | 389.966 | 389.966 | 657 | 1.586.000 | 992 | 1.586.992 | -0,7 |
| Treviso | 775.524 | 1.602.829 | 1.502.916 | 523 | 2.378.876 | 4.431 | 2.383.307 | 6,0 |
| Trieste | 459.483 | 278.755 | 273.407 | 911 | 739.149 | 2.627 | 741.776 | 0,2 |
| Venezia | 1.245.299 | 7.484.054 | 5.908.475 | 6.523 | 8.735.876 | 15.152 | 8.751.028 | 3,3 |
| Verona | 787.481 | 1.783.092 | 1.229.740 | 14.301 | 2.584.874 | 6.381 | 2.591.255 | -6,6 |
| TOTALI | 58.364.073 | 97.698.274 | 77.271.308 | 471.836 | 156.534.183 | 293.600 | 156.827.783 | 4,4 |

Fonte: Assaeroporti – www.assaeroporti.com/statistiche, 2016

Rispetto al 2008 l'incremento dei passeggeri negli scali nazionali al 2015 è stato del 18%. Di recente l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ha rivisto le previsioni di crescita, stimando un incremento annuo fino al 2030 del 3,2%, inferiore rispetto a quanto prospettato in passato per via del rallentamento atteso nel breve periodo e delle basse potenzialità che riscontra nell'area Europa, ove l'Italia ha una quota di mercato pari al 9,6%.

Guardando alla distribuzione della percentuale dei passeggeri gestita dai principali aeroporti italiani nel 2014, Roma con i due scali di Fiumicino e Ciampino assorbe la quota maggiore del traffico passeggeri pari al 28,92% contro il 18,53% di Milano (Malpensa e Linate). Nella classifica dei primi venti aeroporti europei basata sul traffico passeggeri del 2010 e del 2014, il solo Hub italiano presente è quello di Roma Fiumicino che, a fronte di un incremento di passeggeri nel 2014 (38.506.467 contro i 36.337.050 del 2010), perde una posizione nel ranking europeo passando dal 6° al 7° posto.

Mobilità urbana e Trasporto Pubblico Locale

Nel 2013 la fase di forte calo della domanda di mobilità in Italia ha registrato un punto di arresto. Nel giorno medio feriale gli spostamenti complessivi della popolazione italiana (14-80 anni) hanno di nuovo superato i 100 milioni (erano circa 128 milioni nel 2008), con un incremento del 2,8% rispetto al 2012 ed il volume dei passeggeri*km ha registrato un aumento del 9,6%, raggiungendo 1,4 miliardi nel 2013.

Alcuni profondi cambiamenti hanno tuttavia interessato la natura degli spostamenti, con un incremento nel numero di persone che quotidianamente si sposta per motivi di lavoro e/o studio di circa 2,1 milioni tra il 2001 e il 2011 e che raggiunge i 29 milioni (48,6% della popolazione residente). Sono inoltre aumentati i chilometri complessivi degli spostamenti effettuati nel giorno medio feriale a seguito della crescita dell'urbanizzazione attorno ai principali centri urbani.

| TABELLA 11 Popolazione residente che si sposta giornalmente per Comune, 2011 | |
|--|------------------|
| Comune | Numero pendolari |
| Roma | 1.340.818 |
| Milano | 650.396 |
| Torino | 424.583 |
| Napoli | 382.708 |
| Genova | 286.418 |
| Palermo | 279.202 |
| Bologna | 189.064 |
| Firenze | 181.944 |
| Bari | 140.849 |
| Verona | 130.288 |
| Venezia | 127.826 |
| Catania | 117.457 |
| Totale | 4.251.553 |

Fonte: ISTAT – 15° Censimento della popolazione e delle abitazioni, 2011

È diminuito soprattutto il viaggio di breve raggio (nel 2007 gli spostamenti inferiori ai 10 km rappresentavano il 74% del totale, nel 2013 il 68,9%) e si è delineato un progressivo aumento della quota di mobilità extra-urbana (dal 37,4% del 2008 al 41% nel 2013). In questo comparto la quota

di mercato del trasporto pubblico rappresenta circa il 14% e registra un aumento della modalità ferroviaria, che costituisce il 44,4% di tutti i viaggi extra-urbani effettuati con mezzi pubblici (41,8% nel 2012).

| TABELLA 12 VIAGGIATORI AL GIORNO SU TRENI REGIONALI E SUBURBANI PER REGIONE, ANNI 2010/2014 | | |
|---|----------------------------------|----------------------------------|
| Regione | Numero viaggiatori/giorno - 2010 | Numero viaggiatori/giorno - 2014 |
| Abruzzo | 23.530 | 20.544 |
| Basilicata | 7.702 | 9.970 |
| Calabria | 25.600 | 24.018 |
| Campania | 422.000 | 291.746 |
| Emilia-Romagna | 130.000 | 199.000 |
| Friuli- Venezia Giulia | 22.141 | 15.203 |
| Lazio | 540.000 | 540.000 |
| Liguria | 105.000 | 94.000 |
| Lombardia | 594.000 | 703.000 |
| Marche | 26.000 | 29.109 |
| Molise | 4.566 | 4.725 |
| Piemonte | 208.400 | 203.500 |
| Puglia | 104.100 | 152.704 |
| Sardegna | 14.400 | 17.312 |
| Sicilia | 53.300 | 44.075 |
| Toscana | 224.000 | 234.000 |
| PA Trento | 13.000 | 22.000 |
| PA Bolzano | 11.150 | 31.641 |
| Umbria | 26.000 | 29.289 |
| Valle d'Aosta | 3.500 | 5.108 |
| Veneto | 142.614 | 171.500 |
| Totale | 2.701.004 | 2.842.444 |

Fonte: Legambiente - Rapporti Pendolaria, anni 2010 e 2015

Nell'utilizzo della ferrovia per gli spostamenti extra-urbani si segnala la significativa crescita avvenuta in alcuni contesti regionali quali la Lombardia (da 590.000 viaggiatori al giorno nel 2010 a 703.000 nel 2014) e la Puglia (da 100.000 a oltre 150.000).

La domanda di Trasporto Pubblico Locale nei capoluoghi di Provincia nel 2013 ha subito un'ulteriore diminuzione attestandosi su 188,6 passeggeri trasportati per abitante a fronte dei 220 del 2008 scesi a 201 nel 2012. Tale dinamica, conseguente alla crisi economica e occupazionale e a una riduzione dell'offerta, vede forti differenze a livello territoriale, laddove la diminuzione nelle città del Nord è meno marcata (da 238,8 passeggeri per abitante nel 2011 a 221,2 nel 2013) e significativa al Centro (da 348,7 a 282,4) e al Sud come aggravamento di una debolezza già presente (da 76,4 a 59).

A fronte di un calo complessivo della domanda, nel 2013 si è tuttavia verificata un'inversione nella tendenza nel trasporto motorizzato che aveva visto l'utilizzo dei mezzi pubblici in crescita continua a partire dal 2006. La quota dei mezzi pubblici motorizzati nel 2013 è infatti scesa dal 15,1% del

2012 al 12,8% del 2013 ritornando ai livelli del 2008. Tale dinamica mostra profili più accentuati nei contesti urbani di media dimensione (100.000-250.000 abitanti) mentre a livello territoriale la diminuzione più significativa si registra nel Nord-Ovest e al Centro mentre nel Mezzogiorno l'utilizzo del mezzo pubblico rimane pressoché immutato su una quota di circa l'8,5% della mobilità motorizzata. Come nel trasporto extra-urbano, nel 2013 la quota della modalità ferroviaria nel trasporto pubblico vede un incremento che riporta ai livelli del 2011 con percentuali pari al 37,3% e livelli superiori nelle grandi città (41,6%).

Per quanto attiene l'intermodalità, nella componente extra-urbana la quota di spostamenti effettuata con più di un mezzo di trasporto è pressoché stabile dal 2007 e nel 2013 rappresenta il 6,4%, mentre in ambito urbano (medie e grandi città), nonostante un lieve calo nell'ultimo dato disponibile mostra un significativo incremento intercorso nell'ultimo decennio (6,8% nel 2013, 8,2% nel 2012 a fronte del 3,5% del 2004).

La rilevazione sul livello di soddisfazione degli utenti del trasporto pubblico locale mostrano giudizi differenziati rispetto alle diverse caratteristiche dell'offerta. Gli aspetti più positivi riguardano la velocità e la frequenza delle corse dove gli utenti che si dichiarano molto o abbastanza soddisfatti sono rispettivamente il 64% e il 55%, mentre sono il 54% per puntualità e possibilità di collegamento tra diverse zone del comune. I fattori più critici riguardano il costo del biglietto (circa il 30%) la comodità dell'attesa (38%) e la pulizia delle vetture (42%). In termini territoriali la soddisfazione per il servizio vede differenze significative con giudizi sensibilmente più negativi per gli utenti del Mezzogiorno e, in generale, per i residenti nei Comuni centro di aree metropolitane.

Si ritiene opportuno evidenziare anche i fenomeni di congestione che si registrano nei pressi dei nodi urbani (sia sulla rete stradale che su quella ferroviaria). In ambito ferroviario i fenomeni di congestione originano prevalentemente dal fatto che non sono ancora disponibili linee specializzate per tipologia di traffico (es. bypass ai nodi dedicati ai traffici merci che permettono di decongestionare il nodo urbano, liberando capacità per i servizi passeggeri regionali e/o di media lunga percorrenza). Mentre per il traffico stradale la congestione dei nodi urbani dipende dal fatto che vengono usati anche dai pendolari riducendo la capacità disponibile.

Il trasporto delle merci e il sistema logistico nazionale

Per la movimentazione delle **merci** la modalità principale rimane l'autotrasporto - con esternalità negative dal punto di vista ambientale e con impatti evidenti sui costi della logistica - mentre il trasporto ferroviario rappresenta sempre una quota di traffico minoritaria. Da segnalare che oltre il 98% delle tonnellate trasportate è generato dal traffico interno e che nell'ultimo quinquennio si è ridotto il trasporto interno di merci su gomma effettuato dalle imprese italiane a vantaggio di un aumento dei trasporti su gomma realizzati da imprese estere. I dati del 2014 relativi al traffico su strada sono positivi (+0,7% secondo i dati sulla rete autostradale di AISCAT) ed arrivano dopo un 2013 negativo.

Nel 2013 l'interscambio di merci con l'estero è stato complessivamente di oltre 432 milioni di tonnellate⁴. I primi dati del 2014 evidenziano un andamento moderatamente positivo del traffico delle merci rispetto al 2013, ma i volumi del periodo antecedenti alla crisi del 2008 sono ancora

⁴ Elaborazioni SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno - su dati Coeweb, Istat, 2014.

lontani. Il principale sostegno al miglioramento è ancora da addebitarsi all'interscambio con l'estero, anche se emergono prime indicazioni positive sul fronte della domanda interna.

La struttura geografica delle esportazioni italiane prosegue il percorso di riorientamento intrapreso negli ultimi anni. Se decisamente positivi e incoraggianti sono i trend dei rapporti con i Paesi del Nord Africa, del Far East (+7,7%) e del Medio Oriente (+7,4%), va considerato che anche le esportazioni hanno patito le incertezze del quadro economico internazionale, ove alla debolezza dei Paesi dell'area euro (che assorbono il 54% dei prodotti italiani in valore) si sommano segnali di difficoltà provenienti dai Paesi emergenti (come Brasile, India e Russia).

Per la movimentazione delle merci la modalità principale rimane l'autotrasporto (55% circa del totale), elemento che poi incide pesantemente (oltre il 63%, contro il 50% medio europeo) sul totale del costo logistico in Italia.

| TABELLA 13 TRAFFICO INTERNO DELLE MERCI PER MODALITÀ DI TRASPORTO, ANNI 2008-12 (MIL. DI TONNELLATE-KM) | | | | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Modalità di trasporto | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Trasporti ferroviari | 23.831 | 17.791 | 18.616 | 19.787 | 20.244 | 19.037 | 18.404 |
| -di cui grandi imprese | 19.918 | 16.232 | 15.139 | 17.279 | 16.849 | 17.594 | 17.009 |
| -di cui piccole/medie imprese | 3.914 | 1.559 | 3.477 | 2.508 | 3.396 | 1.443 | 1.395 |
| Navigazione marittima di cabotaggio | 47.017 | 49.173 | 53.156 | 53.708 | 50.287 | 49.112 | 48.009 |
| Navigazione interna | 64 | 76 | 135 | 144 | 81 | 89 | 91 |
| Navigazione aerea | 999 | 864 | 1.013 | 1.026 | 976 | 991 | 1.040 |
| Autostrasporto (>50 km) | 136.952 | 130.847 | 134.261 | 114.736 | 101.380 | 102.320 | 99.649 |
| Oleodotti (>50 km) | 10.455 | 9.714 | 9.606 | 9.476 | 9.636 | 9.593 | 9.152 |
| Totale | 219.318 | 208.465 | 216.787 | 198.877 | 182.604 | 181.142 | 176.345 |

In corsivo i dati stimati

Fonte: CNIT- Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, anni 2013-2014

Trasporto ferroviario e intermodale

Il trasporto ferroviario delle merci rappresenta una quota di traffico minoritaria (circa il 6%, mentre in altri Paesi si attesta tra il 12 ed il 18%), peraltro in deciso calo (dai 70,7 milioni di treni/km del 2008 ad appena 43,2 del 2013), ma con le imprese ferroviarie non riconducibili al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane cresciute con forza (13,5 milioni di treni/km, + 5% su base annua, erodendo però solo le quote del vettore nazionale). Come segnalato dalla Autorità di Regolazione dei Trasporti (luglio 2014), oltre alla difficile congiuntura economica, va rilevato che il settore serve un bacino essenzialmente locale con una quota esigua delle merci in transito sul territorio nazionale. In una situazione complessivamente debole, si possono tuttavia cogliere interessanti segnali in controtendenza, in termini di progetti di potenziamento, ma soprattutto nel campo dell'intermodalità e della collaborazione col trasporto su strada, al fine di vincere quelle rigidità connaturate nel settore ferroviario e che rendono complesso perseguire i tradizionali due obiettivi della domanda delle imprese (contenimento dei costi e maggiore velocità nell'adeguamento dell'offerta).

Il traffico intermodale caratterizza soprattutto le relazioni internazionali e per gran parte si sviluppa in alcuni grandi terminal ferroviari localizzati lungo la pianura Padana, in corrispondenza delle direttrici di adduzione verso i principali valichi alpini che connettono l'Italia con i Paesi del Centro-Nord Europa (Sempione, Gottardo, Brennero), con quelli dell'Est Europa (Tarvisio) e dei Balcani (Villa Spicina). Il trasporto intermodale rappresenta il 40% del traffico totale gestito dalla rete ferroviaria e nel 2011 sono state movimentate oltre 50 milioni di tonnellate, ossia un volume di affari costituito per il 68% da container e casse mobili (con il combinato ferro-mare), per il 15% da veicoli stradali accompagnati e per il restante 17% da rimorchi non accompagnati.

Trasporto stradale

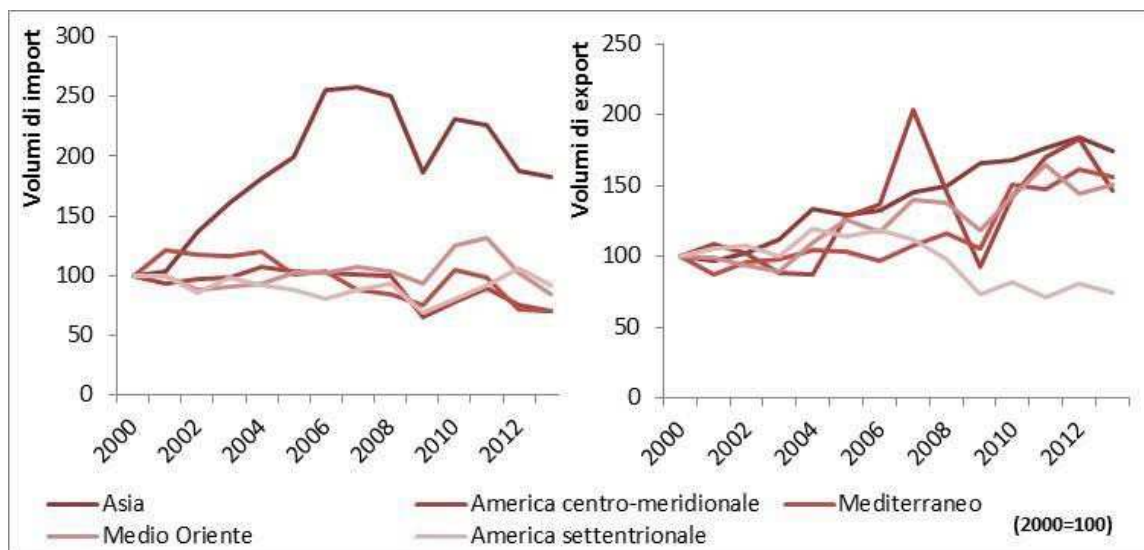
I dati di traffico su strada sono cresciuti nel 2014 (+0,7% secondo i dati sulla rete autostradale di AISCAT ed arrivano dopo un 2013 negativo. Si rileva, inoltre, che ben il 98% delle tonnellate trasportate ed il 90% delle tonnellate/km è generato dal traffico interno e che nel periodo 2007-2012 i trasporti interni su gomma effettuati sul territorio nazionale dalle imprese italiane sono diminuiti del 27%, mentre operati da imprese estere sono cresciuti del 18%. Notevoli, dunque, sono le difficoltà nel settore degli ultimi anni, con una riarticolazione anche profonda del *range* kilometrico degli spostamenti (circa il 68% del trasporto su strada si realizza entro i 100 chilometri). In linea con la tendenza europea, sembra finalmente affermarsi anche in Italia la riduzione degli spostamenti di lunga percorrenza.

Trasporto marittimo e navigazione interna

L'importanza del settore marittimo italiano emerge quando si considera che sulla totalità delle merci scambiate con l'estero, avvengono via mare circa il 70% delle importazioni in quantità (corrispondente al 38% in valore) ed il 50% delle esportazioni (corrispondente al 31% in valore).

I dati storici riferiti all'import-export italiano via mare evidenziano quantitativi crescenti in export, e cali diffusi all'import legati principalmente alla riduzione di approvvigionamenti di materie prime.

Andamento di importazioni ed esportazioni via mare in quantità (2000=100)



Fonte Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica su dati Coeweb, ISTAT.

I principali dati sulla consistenza del trasporto marittimo delle merci per regione e ripartizione territoriale riflettono l'eterogeneità del network portuale italiano, in cui si ritrovano scali molto diversi in termini di dimensione operativa e grado di specializzazione merceologica.

I porti italiani, in generale, sono caratterizzati prevalentemente da traffico *multi-purpose* con basso livello di specializzazione, funzionali ai traffici dei relativi bacini di gravitazione. Solo quattro porti hanno flussi superiori a 30 milioni di tonnellate: Gioia Tauro (33 mln t), Cagliari (35,6 mln t), Genova (48,5 mln t) e Trieste (54,6 mln t).

Il dato relativo agli ultimi anni conferma come i porti gateway (Nord Tirreno e Nord Adriatico), potendo servire il territorio produttivo dell'interno e nel contempo agire come porta di accesso dei traffici oceanici diretti al centro Europa, stiano reggendo la concorrenza meglio degli *hub* di trasbordo, che hanno perso gradualmente quote di mercato, incidendo in modo negativo sulla performance del settore a livello nazionale. I dati ripropongono, dunque, il tema della necessità di interventi che innalzino la competitività del sistema dove per la movimentazione dei container occorrono 18-19 giorni per export import contro una media paesi OCSE di 11/10 giorni.

Trasporto aereo

Il dato per il 2014 del traffico cargo degli aeroporti italiani è estremamente positivo, 952.082 tonnellate (+5% rispetto al 2013, 12 mila tonnellate più del 2011) e conferma l'elevata concentrazione in capo ai tre scali principali (Malpensa, Fiumicino e Bergamo) che, complessivamente, movimentano 674 mila tonnellate (il 75,4% del traffico nazionale cargo). Nell'ambito di previsioni ampiamente positive sul lungo periodo alla scala globale, a condizione di un recupero in termini di gap infrastrutturale (mancanza di dogane, magazzini specializzati e servizi per un'efficiente catena logistica, bassa connessione con altre reti) l'Italia può trovare spazi rispetto ai principali Paesi europei concorrenti ed innalzare la sua quota di mercato (pari a circa il 6%, contro il 30% tedesco ed il 10% francese).

SINTESI DELLE ANALISI SULLA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

Rete ferroviaria

Nel settore ferroviario, a fronte di una lunghezza complessiva delle linee in esercizio pari a circa 16.700 Km, la percentuale delle linee elettrificate si pone con il 70% al di sopra della media europea, e, per un'analoga percentuale, la rete italiana è dotata del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), tecnologia armonizzata con lo standard europeo di interoperabilità tra le reti ferroviarie ERTMS.

La percentuale di linee a doppio binario (45%) è invece al di sotto dei principali partner europei, come Francia e Germania. Ulteriori elementi di analisi derivano dai dati riguardanti le caratteristiche della rete per macroaree territoriali. Rispetto a un'estensione delle linee in esercizio pari a circa il 65% dell'intera rete nazionale, nelle regioni più sviluppate sono collocate circa il 76% delle linee a doppio binario ed elettrificate. Nelle regioni meno sviluppate, invece, sono collocate il 27% delle linee, ma solo il 25% delle linee elettrificate e il 20% di quelle a doppio binario.

Le linee AV / AC in esercizio, prevalentemente distribuite nella direttrice Torino-Milano-Napoli-Salerno, attraversano sette regioni per una lunghezza complessiva dei binari di circa 1.300 km.

Con specifico riferimento alle caratteristiche della rete ferroviaria che più incidono sulla capacità di sviluppo del trasporto merci, emergono elementi di criticità che riguardano le caratteristiche qualitative relative ai moduli di terminal e stazioni che raramente consentono il transito dei treni fino a 700 metri di lunghezza, le limitazioni al transito dei treni con 22 tonnellate per asse e i limiti di sagoma che non consentono il trasporto dei container *high cubes* senza l'utilizzo di carri ribassati. Queste limitazioni incidono in modo diffuso, con diversa rilevanza ma uguale gravità sotto il profilo strategico, soprattutto su due aree del paese: nelle direttrici di collegamento immediatamente a ridosso dei principali valichi alpini e nel Mezzogiorno.

I precari collegamenti di ultimo miglio con le strutture portuali penalizzano il traffico merci ferroviario e ovviamente portuale; in prospettiva, la crescita dimensionale delle navi, guidata dalla ricerca di economie di scala crescenti, porrà ulteriori pressioni sui collegamenti terrestri. Da ciò deriva l'importanza, in particolare per il trasporto di container, dei collegamenti tra porti e reti ferroviarie e stradali.

| TABELLA 20 CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE FERROVIARIE SECONDO IL D.M. N.43/T/2000 - ANNI 2012-2013 | | | |
|---|-----------|---------------|---------------|
| | | 2012 | 2013 |
| Linee fondamentali | km % | 6.444 38,5 | 6.448 38,5 |
| Linee complementari | km % | 9.359 55,9 | 9.365 55,9 |
| - di cui secondarie | km | 6.765 | 6.771 |
| - di cui a scarso traffico | km | 2.350 | 2.350 |
| - di cui a spola | km | 244 | 244 |
| Linee di nodo | km % | 939 5,6 | 939 5,6 |
| Totale Rete | km | 16.742 | 16.752 |

Fonte: CNIT – Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, anni 2013-2014

La tabella successiva illustra il dettaglio dell'estensione della rete ferroviaria nazionale in base alle principali caratteristiche a partire dal 2001.

| TABELLA 21 ESTENSIONE DELLA RETE FERROVIARIA - ANNI 2001, 2007-2013 | | | | | | | | | |
|---|-----------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | 2001 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Rete elettrificata | km % | 10.864 67,8 | 11.531 70,6 | 11.727 70,9 | 11.887 71,2 | 11.906 71,3 | 11.925 71,3 | 11.931 71,3 | 11.969 71,4 |
| Rete non elettrificata | km % | 5.171 32,2 | 4.804 29,4 | 4.802 29,1 | 4.798 28,8 | 4.798 28,7 | 4.801 28,7 | 4.811 28,7 | 4.783 28,6 |
| Totale Rete: | km | 16.035 | 16.335 | 16.529 | 16.686 | 16.704 | 16.726 | 16.742 | 16.752 |
| Rete semplice binario ^a | km % | 9.805 61,1 | 9.285 56,8 | 9.223 55,8 | 9.192 55,1 | 9.191 55,0 | 9.213 55,1 | 9.206 55,0 | 9.211 55,0 |
| Rete doppio binario ^a | km % | 6.230 38,9 | 7.050 43,2 | 7.306 44,2 | 7.493 44,9 | 7.513 45,0 | 7.513 44,9 | 7.536 45,0 | 7.540 45,0 |
| Rete con blocco automatico | km % | 5.434 33,9 | 6.023 36,9 | 6.283 38,0 | 6.451 39,0 | 6.473 39,0 | 6.481 38,7 | 6.489 38,8 | 6.493 38,8 |

Fonte: CNIT – Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, anni 2013-2014

Strade e autostrade

La rete stradale italiana si estende per oltre 180.000 km di cui circa 6.700 di autostrade e 19.800 di strade statali. In termini territoriali l'Italia Settentrionale ha la maggiore dotazione di Autostrade sia rispetto alla popolazione (km 1,25 ogni 10.000 abitanti), sia rispetto alla superficie (km 2,90 ogni 100 chilometri quadrati) e sia rispetto ai mezzi in circolazione (km 2,06 ogni 10.000 autovetture). Nel Mezzogiorno la dotazione autostradale è significativamente inferiore, laddove posti pari a cento gli indicatori del Nord Italia di Chilometri di Autostrade per abitante, per kmq di superficie e per autovetture circolanti, si riscontra come al Sud gli stessi indici assumano i valori rispettivamente di 81,3, di 59,7 e di 83,7.

| TABELLA 22 ESTENSIONE STRADALE ITALIANA - ANNI 1990, 2000, 2008-2013 (KM) | | | | | | | | |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Autostrade | 6.185 | 6.478 | 6.629 | 6.661 | 6.668 | 6.668 | 6.726 | 6.751 |
| Altre Strade di interesse nazionale | 44.742 | 46.556 | 19.290 | 19.375 | 20.856 | 20.773 | 19.861 | 19.861 |
| Regionali e Provinciali | 111.011 | 114.691 | 157.785 | 154.513 | 158.895 | 151.583 | 153.588 | 154.948 |
| Totale | 161.938 | 167.725 | 183.704 | 180.549 | 186.419 | 179.024 | 180.175 | 181.560 |

Fonte: CNIT – Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, anni 2013-2014

Con una dotazione di 6.751 km, di cui 5.580 in concessione, le autostrade italiane rappresentano circa il 10 per cento della rete europea. Il valore di 22,1 km di rete autostradale ogni mille kmq di superficie, valore sostanzialmente costante negli ultimi anni, resta al di sopra della media europea e superiore ai valori di Francia e Regno Unito, ma inferiore a quelli di Germania e Spagna. A differenza di altri paesi quali Spagna, Francia e Germania in cui la crescita della rete autostradale è proseguita fino allo scorso decennio, la rete italiana è sostanzialmente la stessa dal 1980 a fronte invece di consistenti aumenti dei flussi di traffico. Ciò ha evidenti riflessi sui dati inerenti i fenomeni di congestione: sulla rete italiana circolano il 15% delle vetture laddove essa costituisce circa il 9% del sistema autostradale europeo⁵.

La rete autostradale a pedaggio (circa 5.800 km) è caratterizzata dalla presenza di tre trafori internazionali (25,4 km), 566 gallerie (516 km) e 1718 ponti e viadotti (681 km), è in prevalenza dotata di due corsie per senso di marcia per circa il 68% della rete e per la restante parte a tre corsie (circa 31%) con una quota marginale a quattro corsie (1,4%).

Sulla rete di oltre 25.000 km gestiti da ANAS (di cui circa 1.300 km costituiti da autostrade in gestione diretta e raccordi autostradali e circa 19.200 di strade statali) insistono oltre 11.000 ponti e viadotti, 4.000 dei quali con lunghezza superiore a 100 metri, e 1.200 gallerie di cui 842 di lunghezza superiore ai 500 metri.

In merito ai fenomeni di congestione le Regioni più penalizzate risultano la Lombardia, il Lazio e la Campania, che risultano avere la maggiore concentrazione di autovetture per chilometri di estensione della rete stradale.

⁵ Autorità dei Trasporti, *Primo Rapporto Annuale al Parlamento*, luglio 2014.

Infrastrutture portuali e per la navigazione interna

I collegamenti alla rete ferroviaria e stradale, come anticipato, costituiscono uno degli elementi di maggior importanza nella valutazione della dotazione infrastrutturale del sistema portuale. Circa l'accessibilità ferroviaria, il 78% dei porti è dotato di collegamento ferroviario diretto con la Rete principale, il 52% è dotato di terminal ferroviario all'interno del porto e quattro porti Core oggi non presentano il collegamento alla rete nazionale. I Porti (con * si indicano quelli Core) si possono raggruppare a seconda del Tipo di Rete ferroviaria:

- Porti con Rete Ferroviaria di Tipologia A (la rete ferroviaria entra nel porto/presenza di fascio binari): Savona Vado, Trieste*, Genova*, La Spezia*, Venezia*. Livorno*, Taranto*, Ancona*, Ravenna*, Messina-Milazzo, Gioia Tauro*, Marina di Carrara, Piombino, Napoli*, Catania, Salerno;
- Porti con Rete Ferroviaria di Tipologia B (La rete ferroviaria si attesta fuori del porto (presenza di fascio binari): Civitavecchia;
- Porti con Rete Ferroviaria di Tipologia C (La rete ferroviaria non presenta diramazioni specifiche per il porto): Golfo Aranci, Brindisi, Bari*, Augusta, Palermo*. Cagliari Sarroch*.

Le variabili chiave, oltre alla disponibilità in sé del collegamento, sono la lunghezza massima dei treni operabili in porto, il *layout* dei binari asserviti (che ne condiziona l'operatività), le modalità di effettuazione delle manovre (spesso fattore di scarsa competitività del trasporto ferroviario rispetto a quello stradale).

I binari raccordati a servizio dei terminal dove avvengono le operazioni di carico/scarico sono talvolta di lunghezza insufficiente e/o distanti dalle banchine: tale assetto comporta la necessità di un maggior numero di manovre per la formazione del treno e percorsi dei container su mezzi gommati più lunghi.

Il coordinamento con gli standard ferroviari adottati sui corridoi TEN è un altro fattore condizionante gli sviluppi dell'offerta. Oggi la maggior parte della rete italiana non consente di far transitare treni con una lunghezza superiore ai 550 m. Inoltre, i vincoli sulle sagome ammissibili spesso limitano il transito a convogli intermodali con carico di container *High Cube* (il cui utilizzo è oggi pari al 15% del traffico container, in rapida crescita) e semirimorchi stradali.

Circa l'accessibilità stradale⁶, tutti i 23 maggiori porti italiani presentano collegamenti con la viabilità ordinaria, la maggioranza è però carente in termini di qualità del collegamento con la rete autostradale, in particolare⁷:

- solo 7 realtà portuali presentano collegamenti con viabilità extraurbana, tra queste le realtà con migliori collegamenti stradali (raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza inferiore a 3 km) sono Napoli, Genova e Savona-Vado;
- 6 realtà portuali hanno collegamenti con viabilità urbana;
- le restanti 10 con viabilità mista.

⁶ Fonte: Dati DIPE da Allegato 2.1 i collegamenti stradali e ferroviari e l'ultimo miglio

⁷ Napoli, Genova, Savona-Vado, La Spezia, Gioia Tauro, Augusta, Civitavecchia, Messina Milazzo, Marina di Carrara, Piombino, Salerno, Palermo, Olbia-Golfo Aranci, Venezia, Brindisi, Catania, Bari, Taranto, Trieste, Livorno, Ancona, Ravenna, Cagliari – Soroch.

I dati evidenziano carenze infrastrutturali anche su gran parte dei 14 porti core individuati come obiettivi prioritari dalla Commissione Europea in quanto strategici nell'ambito dei corridoi TEN-T. Sette dei 14 porti core risultano avere collegamenti stradali non adeguati in quanto raggiungibili con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza superiore a 6 km.

Un secondo ambito di criticità attiene alla profondità dei fondali e alla conseguente possibilità di accogliere navi di grandi capacità. In merito a tale problematica un recente studio⁸ propone una ricognizione sulla situazione riguardante i principali porti italiani e una stima dei fabbisogni di dragaggio.

| TABELLA 23 PROFONDITÀ DEI FONDALI E FABBISOGNI DI DRAGAGGIO NEI PORTI ITALIANI | | | | |
|--|-------------------|---|------------------------|-------------------------------|
| Autorità portuali | TEU (2014) | Fabbisogno di dragaggio (m ²) | Profondità attuale (m) | Profondità post-dragaggio (m) |
| Gioia Tauro | 2.969.802 | | -18,0 | -18,0 |
| Genova | 2.172.944 | 2.956.000 | -15,0 | -17,5 |
| La Spezia | 1.303.017 | 918.000 | -14,0 | -15,0 |
| Livorno | 577.470 | 1.860.000 | -13,0 | -16,0 |
| Cagliari | 717.016 | | -16,0 | -18,0 |
| Taranto | 148.519 | 19.500.000 | -14,0 | -16,0 |
| Napoli | 431.682 | 4.713.000 | -15,0 | -16,5 |
| Venezia | 456.068 | 6.650.000 | -9,8 | -12,0 |
| Trieste | 506.011 | 3.650.000 | -18,0 | -18,0 |
| Salerno | 320.044 | 5.000.000 | -13,0 | -15,0 |
| Ravenna | 222.548 | 6.788.584 | -11,5 | -14,5 |
| Savona-Vado | 81.755 | 430.000 | -18,5 | -20,0 |
| Ancona | 164.882 | 2.890.000 | -12,5 | -14,0 |
| Civitavecchia (Fiumic., Gaeta) | 64.387 | 413.000 | -15,0 | -15,0 |
| Palermo (Termini Imerese) | 14.344 | 434.568 | -5,0 | -10,0 |
| Catania | 33.162 | 1.500.000 | -8,0 | -12,0 |
| Bari | 35.932 | 200.000 | -12,5 | -13,0 |
| Marina di Carrara | 384 | 140.000 | -10,5 | -10,5 |
| Brindisi | 407 | 1.350.000 | -14,0 | -14,0 |
| Augusta | - | 86.914 | -16,0 | -16,0 |
| Piombino | - | 4.150.000 | -12,0 | -15,0 |
| Messina | - | | -11,0 | -11,0 |
| Olbia – Golfo Aranci | - | 104.350 | -10,0 | -10,0 |
| TOTALI | 10.221.127 | 63.734.256 | | |

Fonte: DIPE – Iniziativa di studio sulla portualità italiana, 2014, dati TEU Assoporti, 2015

⁸Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) – «Iniziativa di Studio sulla Portualità Italiana» 2014.

Sistema aeroportuale

Da una aggiornata ed esaustiva ricognizione sulla dotazione infrastrutturale del complesso degli aeroporti italiani⁹, con riferimento ai volumi di traffico attuali, non emergono complessivamente sostanziali criticità relative alla capacità delle infrastrutture aeroportuali nazionali sia per quanto riguarda le strutture *land-side* che quelle *air-side*.

In relazione a un aumento previsto dei traffici, e in assenza di interventi volti a innalzare gli attuali livelli di capacità, tuttavia, in un arco temporale di circa 10 anni i principali aeroporti italiani potrebbero andare incontro a gravi fenomeni di congestione. La previsione di raggiungimento in un breve-medio periodo della soglia di capacità interessa prevalentemente i due principali scali italiani, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, ma anche altri aeroporti caratterizzati attualmente da livelli di saturazione nelle ore di picco tra cui Bergamo, Catania, Napoli, Bologna, Firenze e Pisa.

Un dato sicuramente critico è invece quello relativo al livello di intermodalità: solo 8 scali (Fiumicino, Malpensa, Palermo, Pisa, Torino, Ancona, Cagliari e Bari) risultano collegati alla rete ferroviaria sia essa di scala locale o regionale.

In linea generale quello dell'accessibilità agli aeroporti rappresenta - allo stato attuale - un fattore di criticità anche per gli scali posizionati nelle vicinanze dei centri abitati che risentono oltretutto dei rallentamenti dovuti dal traffico locale causati talvolta da una viabilità inadeguata.

Infrastrutture per la mobilità in ambito urbano

Dall'analisi della dotazione infrastrutturale a servizio dell'offerta di trasporto pubblico inerente i Comuni Capoluogo di Provincia emerge una elevata eterogeneità e variabilità per le diverse modalità di trasporto a livello territoriale. Mentre solo alcuni Capoluoghi come Milano, Roma e Napoli sono caratterizzati da un sistema infrastrutturale tale da servire tutte le modalità di trasporto considerate (autobus, tram, filobus, metropolitana e linee di funicolare) nelle altre realtà sono presenti essenzialmente le reti di autobus.

TABELLA 26 CONSISTENZA DEL PARCO VEICOLARE ADIBITO AL TRASPORTO PUBBLICO NEI GRANDI COMUNI E IN QUELLI DOTATI DI TRAM, FILOBUS O METROPOLITANA - ANNO 2013

| <i>Vetture per 10.000 abitanti</i> | | | | | |
|------------------------------------|---------|------|---------|---------------|--------|
| Comuni | Autobus | Tram | Filobus | Metropolitana | Totale |
| Torino | 10,1 | 2,7 | - | 0,7 | 13,5 |
| Milano | 10,5 | 3,1 | 1,1 | 7,4 | 22,1 |
| Bergamo | 8,4 | 1,2 | - | - | 9,6 |
| Brescia | 12,2 | - | - | 0,8 | 13,0 |
| Verona | 6,9 | - | - | - | 6,9 |
| Venezia | 10,8 | 0,3 | - | - | 11,1 |
| Padova | 10 | 0,8 | - | - | 10,8 |
| Genova | 12 | - | 0,3 | 0,3 | 12,6 |
| Parma | 10,6 | - | 1,3 | - | 11,9 |

⁹ Si tratta dell'“Atlante degli aeroporti italiani” contenuto all'interno dello Studio affidato da ENAC all'ATI One Works-KPMG-Nomisma “Stato del sistema aeroportuale nazionale, scenari e strategie di sviluppo”.

| | | | | | |
|-----------------|------|-----|-----|-----|-------------|
| Modena | 4,9 | - | 1,4 | - | 6,3 |
| Bologna | 10,5 | - | 1,2 | - | 11,7 |
| Rimini | 9,4 | - | 0,4 | - | 9,8 |
| Firenze | 12,8 | 0,5 | - | - | 13,3 |
| Ancona | 11,1 | - | 0,2 | - | 11,3 |
| Roma | 9,4 | 0,6 | 0,1 | 2,0 | 12,1 |
| Chieti | 8,1 | - | 1,3 | - | 9,4 |
| Napoli | 3,8 | 0,4 | 0,2 | 0,6 | 5,0 |
| Bari | 7,6 | - | - | - | 7,6 |
| Lecce | 5,5 | - | 1,2 | - | 6,7 |
| Palermo | 3,9 | - | - | - | 3,9 |
| Messina | 1,7 | 0,2 | - | - | 1,9 |
| Catania | 8 | - | - | 0,3 | 8,3 |
| Sassari | 8,4 | 0,3 | - | - | 8,7 |
| Cagliari | 18,5 | 0,6 | 2,6 | - | 21,7 |

Fonte: CNIT – Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, anni 2013-2014

Osservando la componente più significativa rappresentata dagli autobus (80% del parco veicoli), nel 2013 la disponibilità media complessiva di autobus è di 7,9 vetture per 10 mila abitanti, in diminuzione del 4,7% rispetto al 2012. Anche in questo comparto emergono ampie differenze tra le varie aree del Paese dove a fronte del valore più alto al Nord (9,3) e quello superiore alla media del Centro (8,5), il Sud si caratterizza per un significativo svantaggio (5,4). La maggiore dotazione in rapporto alla popolazione si registra a Cagliari (18,5), Firenze (12,8) e Genova (12,0). In termini di estensione, Milano presenta la maggior densità di tranvie e di rete della metropolitana (rispettivamente 64,8 e 35,4 km per 100 km²), mentre Cagliari è la città con la più elevata lunghezza di filovie rapportata all'estensione del territorio comunale (43,5 km per 100 km²).

Il più significativo indicatore dell'offerta espresso in posti-km per abitante, come anticipato in precedenza, registra per i capoluoghi di provincia un significativo calo attestandosi su 4.482 posti-km per abitante a fronte dei 4.742 del 2011. In termini di ripartizione modale l'offerta si articola in autobus per il 63%, metropolitana per il 27% e tram per circa l'8%. Tale ripartizione subisce significativi cambiamenti guardando solo ai grandi comuni dove, a fronte di un'offerta di 6.314 posti-km per abitante l'incidenza dell'autobus scende al 55,1%, a vantaggio della metropolitana (33,3%). Quest'ultima modalità, in controtendenza, vede un aumento nell'offerta dei posti-km complessivi (da 1.128 del 2011 a 1.213 del 2013) anche in conseguenza dei significativi investimenti fatti negli anni recenti nel settore nei principali centri urbani italiani.

In linea con il dato sulla dotazione infrastrutturale emergono forti disparità territoriali anche in termini di offerta, laddove nelle città del Nord e del Centro, infatti, l'offerta complessiva è mediamente intorno ai 5.500 posti-km per abitante, oltre il doppio del valore medio che si registra nelle città del Sud pari a 2.178. Una distanza che si è incrementata negli ultimi anni con un calo più contenuto al Nord e al Centro rispetto al Mezzogiorno. Con riferimento ai soli grandi comuni, le città del Centro-Nord offrono mediamente 7.867 posti-km per abitante rispetto ai 2.632 delle città di analoga dimensione del Mezzogiorno.

Diagnosi finale (analisi SWOT)

Nelle tabelle seguenti si offre una sintesi - generale e articolata per modalità di trasporto - degli elementi emersi dalle analisi sulla domanda di mobilità, sulla dotazione di infrastrutture e sull'evoluzione del quadro programmatico e normativo europeo e nazionale in forma di analisi SWOT.

| ELEMENTI GENERALI | |
|--|--|
| Punti di Forza <ul style="list-style-type: none">• Disponibilità di un rinnovato quadro di riferimento europeo rappresentato dal ridisegno delle Reti TEN-T• Accelerazione delle iniziative di riforma riguardanti le diverse modalità di trasporto, il trasporto intermodale e il sistema logistico | Punti di Debolezza <ul style="list-style-type: none">• Persistenza di fenomeni di marcato squilibrio nella dotazione infrastrutturale tra macro-aree del paese• Squilibrio modale a favore della modalità stradale• Connessioni tra porti, poli logistici e reti ancora inefficienti• Fenomeni di congestione nelle aree urbane e metropolitane• Esistenza di ostacoli alla competitività legati alla frammentazione nella governance e barriere amministrative• Debole partecipazione del capitale privato negli investimenti |
| Opportunità <ul style="list-style-type: none">• Sempre maggiore centralità del Mediterraneo nell'interscambio mondiale nonostante le tensioni politiche• Azione di rafforzamento nella programmazione e nel coordinamento settoriale sugli investimenti di rilevanza strategica nazionale• Segnali di ripresa della domanda che interrompono i trend negativi in tutti i comparti• Pluralità di strumenti di finanziamento dedicati alla realizzazione di infrastrutture di interesse nazionale e per la diffusione dei sistemi tecnologici per la mobilità intelligente• Sempre maggiore apertura dei mercati dei trasporti alla Concorrenza (ad es. ferrovia IV pacchetto quadro) | Rischi <ul style="list-style-type: none">• Presenza di forti competitor, sia nel Mediterraneo, sia nella dinamica Northern-Southern Range• Possibili ostacoli nel rafforzamento della governance nazionale determinati da conflitti di natura territoriale e nella concertazione Stato Regioni |

TRASPORTO FERROVIARIO

| | |
|---|---|
| <p>Punti di Forza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria elevate rispetto alla media europea in termini di percentuale di linee elettrificate e presenza di sistemi armonizzati con lo standard europeo di interoperabilità • Affermazione, nell'ambito del trasporto passeggeri e merci, di soggetti non riconducibili al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in un quadro di aumentata competizione di mercato | <p>Punti di Debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Percentuale di linee a doppio binario inferiore alla media europea • Significative differenze nella qualità dell'infrastruttura ferroviaria e dell'offerta di servizi tra macro-aree del Paese • Significative e diffuse limitazioni dell'infrastruttura ferroviaria per il trasporto merci (lunghezza moduli, sagoma, peso assiale) che incidono soprattutto nelle direttrici di collegamento con i principali valichi alpini e nel Mezzogiorno • Scarsa integrazione modale in particolare tra AV e aeroporti • Basso utilizzo del mezzo ferroviario per gli spostamenti di media e lunga percorrenza delle persone • Valutazione della qualità dei servizi di trasporto da parte dell'utenza bassa • Congestione delle linee di breve percorrenza in alcune aree del Paese • Rete ferroviaria non del tutto in grado di suddividere le tipologie di traffico senza rotture |
| <p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fenomeni di ripresa dei volumi di traffico passeggeri e di espansione della domanda dei servizi a mercato • Segnali in controtendenza rispetto al calo del trasporto merci rappresentati da introduzione di soluzioni innovative per il trasporto intermodale (es. treni "multicliente", servizi verso inland terminal) • Possibilità di utilizzo dell'infrastruttura AC/AV per il trasporto merci | <p>Rischi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sperimentazione in ambito europeo di utilizzo di treni sempre più lunghi che potrebbero accentuare gli svantaggi derivanti dalle caratteristiche geomorfologiche e dallo stato dell'infrastruttura |

TRASPORTO STRADALE

Punti di Forza

- Densità territoriale della rete autostradale superiore alla media europea e di paesi quali Francia e Regno Unito
- Offerta di autolinee di lunga percorrenza che si concentra in aree a bassa densità e non connesse dalla ferrovia

Punti di Debolezza

- Densità della rete autostradale rapportata al numero di autovetture al di sotto della media europea e lontana da paesi quali Francia, Spagna e Germania, con conseguenti ricadute sui fenomeni di congestione
- Significative differenze nella densità e qualità delle infrastrutture di interesse nazionale tra macro aree del Paese
- Opere d'arte delle infrastrutture stradali prevalentemente realizzate prima degli anni '80 che necessitano di una forte azione di manutenzione straordinaria

Opportunità

- Dati sulla domanda di trasporto passeggeri e merci che segnano un'inversione di tendenza rispetto al trend negativo degli ultimi anni
- Tendenza ad affermarsi di una riduzione degli spostamenti di lunga percorrenza nel trasporto merci su gomma
- Nuova configurazione dei Contratti di Programma che consente una programmazione quinquennale degli investimenti
- Diffusione di strumenti telematici per la raccolta dei dati utili alla gestione della manutenzione delle strade, alla gestione dei flussi di traffico e alla fornitura di informazioni all'utenza

Rischi

- Contrazione a livello nazionale delle risorse finanziarie da destinare agli investimenti infrastrutturali stradali
- Esternalità di carattere ambientale derivanti dall'eccessivo sbilanciamento a favore della modalità stradale

| TRASPORTO MARITTIMO | |
|---|---|
| <p>Punti di Forza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posizione Strategica nel Mediterraneo • Forte presenza di filiere agroalimentari • Forte presenza di operatori nazionali di traffico Ro-Ro • Numerosità di destinazioni ad alto livello di attrattività turistica per il traffico passeggeri e crocieristico • Nuova riforma di sistema (PSPL) | <p>Punti di Debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inefficienza dell'ultimo miglio lato terra • Frammentazione dell'offerta terminalistica • Carenza di spazi per ulteriore ampliamento della superficie dei terminal portuali • Frammentazione nella governance del sistema portuale e barriere di carattere amministrativo |
| <p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crescita dei traffici nel Mediterraneo e del traffico container con i paesi in via di sviluppo • Quattro corridoi TEN-T transitanti per l'Italia • Sviluppo delle Autostrade del Mare • Aumento della domanda nel settore turistico e crocieristico • Raccordo con Università e Centri di ricerca di livello internazionale • Sviluppo di soluzioni orientate alla creazione di porti verdi, in primis attraverso l'implementazione di strumenti per il l'alimentazione tramite energia elettrica delle navi in porto. | <p>Rischi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elevato numero di competitor internazionali • Marginalizzazione del Mediterraneo a seguito dell'apertura di nuove rotte intercontinentali • Riduzione della domanda interna • Sviluppo di settori concorrenti in ambito turistico • Rischio di obsolescenza delle infrastrutture esistenti |

TRASPORTO AEREO

| | |
|--|---|
| Punti di Forza <ul style="list-style-type: none">• Assenza di sostanziali criticità relative alla capacità delle infrastrutture aeroportuali nazionali land-side e air-side nel breve periodo• Adeguatezza dei livelli di sicurezza aeroportuale• Adeguatezza rispetto agli standard di accessibilità per quanto riguarda la dotazione complessiva di parcheggi | Punti di Debolezza <ul style="list-style-type: none">• Scarsità del numero degli scali collegati alla rete ferroviaria e scarsa competitività dei collegamenti esistenti• Insufficienza di infrastrutture logistiche e dedicate per il traffico cargo rispetto ai principali competitor europei con conseguente aumento del costo totale del trasporto per le aziende italiane• Forte pressione insediativa che compromette la futura crescita di traffico di alcuni aeroporti nazionali |
| Opportunità <ul style="list-style-type: none">• Previsioni di livello globale del traffico passeggeri positive• Nel comparto cargo previsioni di crescita nel lungo periodo positive, segmento con spazi di crescita, legati principalmente all'andamento del commercio internazionale ed alla crescita del GDP dei Paesi emergenti | Rischi <ul style="list-style-type: none">• Rischio di fenomeni di congestione nel medio-lungo periodo in assenza di interventi di incremento della capacità• Possibile competizione con l'Alta Velocità ferroviaria non in termini di traffico complessivo europeo, ma con possibili significativi fenomeni locali |

TPL E MOBILITÀ URBANA

Punti di Forza

- Capillarità del servizio
- Domanda di mobilità fisiologica (pendolarismo in crescita)
- Domanda di mobilità in ripresa a partire dal 2013
- Effetto moltiplicativo degli investimenti nel TPL
- Fenomeni di dinamicità nel settore con riferimento all'applicazione di tecnologie innovative da parte dei comuni capoluogo (servizi di Infomobilità; la ricarica dei veicoli elettrici in aree pubbliche, car sharing)

Punti di Debolezza

- Basso utilizzo del mezzo pubblico con conseguente alta congestione delle zone urbane e metropolitane con alti tassi di inquinamento.
- Frammentazione del servizio e limitato livello di integrazione tra le varie modalità di trasporto (intermodalità)
- Scarsa dotazione infrastrutturale (metro, tram) soprattutto nel Mezzogiorno e anzianità del parco veicolare
- Visione "autocentrica", in termini di preferenza per il mezzo veicolare privato

Opportunità

- Tendenza alla crescita dei viaggi effettuati utilizzando più di una modalità di trasporto in ambito urbano
- Crescita della quota dei sistemi ferroviari della domanda di trasporto extraurbano
- Sfruttamento delle moderne tecnologie (Sistemi di Bigliettazione Elettronica, Applicazioni Mobile, ecc.) per aumentare l'accessibilità ed il controllo in relazione all'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico locale

Rischi

- Forte pressione concorrenziale da parte del trasporto privato
- Aumento della congestione delle aree urbane
- Scarsa attrattività del settore lato offerta e lato domanda

2. La strategia di intervento del Piano

L'analisi del sistema infrastrutturale e logistico nazionale evidenzia criticità di diverso tipo, ma anche grandi opportunità per il rilancio del Paese. Occorre saper cogliere tali opportunità avendo chiari gli obiettivi verso cui orientare le politiche dei trasporti e della logistica, immaginando strategie d'azione trasversali o mirate a settori e scale territoriali specifici.

Il ritardo infrastrutturale del Paese consiste non tanto nella carenza di infrastrutture materiali, quanto nello squilibrio modale e nelle scarse capacità delle infrastrutture esistenti di servire la domanda, sia per problemi di accessibilità ai principali nodi del sistema economico nazionale, sia per insufficienza dei collegamenti di ultimo miglio alle infrastrutture puntuali (porti e aeroporti).

Allo scopo di rispondere a tali criticità, la politica infrastrutturale deve promuovere un approccio nuovo, che ridisegna il ruolo delle infrastrutture come uno strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci e di connettere le aree dinamiche e propulsive del Paese, attraverso interventi utili e proporzionati agli effettivi fabbisogni territoriali.

Da un'attenta osservazione del contesto, richiamato nella prima parte del presente documento e dalla conseguente attività di diagnosi condotta attraverso l'analisi dei punti di forza e debolezza e dei rischi/opportunità, è possibile trarre importanti indicazioni per una strategia nazionale.

In sintesi, sono state individuate le principali lacune in relazione a:

- reti di trasporto ferroviario che non soddisfano le aspettative rispetto agli altri Paesi UE, in particolare ai valichi e nelle Regioni del Sud, con la conseguenza di una scarsa propensione all'utilizzo del mezzo ferroviario soprattutto nel campo del trasporto delle merci;
- molte sezioni della rete TEN-T stradale che non soddisfano ancora gli standard di sicurezza;
- trasporto marittimo e intermodale in cui le sfide di sviluppo del settore sono condizionate da una gestione ancora frammentata e inefficiente dei nodi portuali, da interconnessioni carenti con le principali reti di trasporto e da una concorrenza limitata, con impatti negativi in termini di competitività;
- congestione delle grandi aree urbane metropolitane e bassa qualità del trasporto pubblico regionale;

A fronte delle citate lacune, la programmazione nazionale di settore si è orientata in direzione di una maggiore integrazione tra una cornice programmatica di riferimento, trasversale ai diversi ambiti, e singoli "assi verticali" rappresentati dalla programmazione di settore. Il tutto accompagnato da uno sforzo di razionalizzazione delle dotazioni finanziarie, capace di costruire modelli di *fund-matching* tra i diversi strumenti – nazionali e comunitari – disponibili.

Il metodo che si sta sperimentando individua le infrastrutture di trasporto e logistica come lo strumento attraverso il quale è garantita l'accessibilità ai principali nodi del sistema-Paese: in primo luogo, le principali aree urbane e metropolitane, quindi i poli manifatturieri ed i centri turistici e culturali, che rappresentano l'ossatura del sistema economico nazionale.

Ripartire dai nodi vuol dire anche investire nella parte più produttiva e dinamica del Paese e negli elementi del sistema con le potenzialità e i moltiplicatori più alti per l'economia nazionale, che generano un indotto straordinario per l'economia e l'immagine del Paese: i poli manifatturieri e il Turismo.

Il PSC MiMS si inserisce in questo quadro sinergico degli strumenti finalizzati a dare attuazione alla strategia nazionale in materia di infrastrutture per il trasporto e la logistica, contribuendo, in particolare, al raggiungimento dell'Obiettivo Strategico di Policy 2- *Un'Europa più verde*, e in particolare all'Obiettivo Specifico 2.VIII- *Mobilità urbana sostenibile*, e Obiettivo Strategico di Policy 3- *Un'Europa più connessa*, in coerenza con quanto previsto dall'ultima versione dell'Accordo di partenariato "Programma della politica di coesione 2021-2027", trasmessa lo scorso 27 settembre 2021 ai Servizi della Commissione Europea per il proseguimento del dialogo informale e presentata al partenariato.

Il Piano risponde inoltre alla necessità di concentrazione delle risorse a sostegno ed integrazione di azioni reciprocamente complementari rientranti negli stessi obiettivi di policy del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, inserite nei diversi strumenti di programmazione a titolarità del Ministero (Contratti di Programma per le modalità stradale e ferroviaria, PON Infrastrutture e Reti, Piani e Programma di settore), al fine di determinare la massa critica necessaria

a massimizzare gli effetti reali degli interventi. Ovviamente il presente Piano non potrà non tener conto del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Piano nazionale per gli investimenti complementari, ponendo particolare attenzione alla Missione “Infrastrutture per una mobilità sostenibile” che si pone l’obiettivo di cambiare l’offerta di trasporto, creando strade, ferrovie, porti e aeroporti più moderni e sostenibili in tutto il Paese.

L’impostazione strategica del Piano e la scelta degli obiettivi sono coerenti con:

- 1) gli obiettivi già individuati negli atti di pianificazione strategica e nella programmazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ora Ministero dei Trasporti e della Mobilità Sostenibili (Allegato Infrastrutture 2015 – Documento strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica approvato con il DEF 2016) e in particolare, per le regioni meridionali, nel Programma Operativo Nazionale “Infrastrutture e Reti” 2014-2020 e con le previsioni contenute nei “Patti per il Sud”, sottoscritti dal Governo con Presidenti di Regione e Sindaci delle Città capoluogo del Mezzogiorno. Le eventuali necessarie riprogrammazioni del Piano saranno coerenti con gli obiettivi individuati nei più recenti atti di pianificazione strategica e nella programmazione del Ministero dei Trasporti e della Mobilità Sostenibile (Allegati al DEF2020 *#italiaveloce L’Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture*” e DEF 2021 *“Dieci anni per trasformare l’Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti”*), con l’Accordo di Partenariato *Programmazione della politica di coesione 2021-2027 e con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza*.
- 2) l’esigenza di rafforzare la programmazione dei fondi comunitari con risorse aggiuntive e di integrare la programmazione comunitaria con azioni complementari per il perseguimento degli obiettivi unitari di sviluppo e coesione.

La strategia complessiva che si intende perseguire, in funzione assolutamente complementare agli altri strumenti di programmazione messi in campo nel settore di riferimento, è tesa a trasformare in “elementi di forza” tutte quelle criticità che impediscono al sistema dei trasporti e della logistica di accrescere la propria competitività e di valorizzare in pieno le competenze e le capacità di tutti gli attori operanti a vario titolo in tali ambiti settoriali.

Le politiche infrastrutturali rappresentano infatti uno dei settori di intervento pubblico a più alto impatto sull’intero sistema economico nazionale. Esse, pertanto, possono costituire una leva per la politica industriale nazionale, non solo migliorando le condizioni di accessibilità al mercato per le imprese e per i poli industriali, ma anche attraverso stimoli specifici all’innovazione tecnologica ed alla competitività interna delle filiere produttive connesse al settore dei trasporti.

Il presente Piano, inoltre, intende fornire una importante risposta alle esigenze di messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale.

Quella della sicurezza rappresenta una urgente priorità per il sistema dei trasporti nel nostro Paese: lo stato in cui versano molte infrastrutture necessita infatti di interventi di manutenzione straordinaria e di ripristino delle essenziali condizioni di sicurezza, ormai non più procrastinabili.

Solo nel settore stradale, ad esempio, per quanto concerne le opere d’arte, oltre il 40% di queste opere sono state realizzate in periodi antecedenti il 1970 e hanno, quindi, raggiunto o superato la vita utile di progetto. Lo stato di conservazione delle opere d’arte richiede, pertanto, una manutenzione programmata al fine di porre rimedio ai naturali fenomeni di invecchiamento dei

materiali dovuti alle azioni atmosferiche, accentuata anche dai maggiori effetti dell'azione dinamica causata dall'intenso volume di traffico di mezzi pesanti caratterizzati da pesi sempre crescenti¹⁰.

Lo stesso si può dire con riferimento alle infrastrutture ferroviarie della rete convenzionale, la cui condizione complessiva è tale da richiedere con priorità interventi di manutenzione straordinaria e di messa in sicurezza, in modo da assicurare una ottimizzazione degli standard di sicurezza della circolazione riducendo il più possibile situazioni di potenziale rischio di incidente rilevante. Per tale finalità si è ritenuto necessario elaborare una iniziativa di livello centrale predisponendo un Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria.

Un altro settore che necessita di interventi urgenti, non rinviabili in merito soprattutto alle condizioni di sicurezza, è quello delle dighe.

Le dighe sono infrastrutture che interagiscono con il territorio in modo molto rilevante, sia dal punto di vista idraulico, che ambientale. Date le disastrose conseguenze di eventuali incidenti, le norme stabiliscono che le "grandi dighe" siano costantemente controllate, nonché soggette, da parte dei concessionari, a manutenzioni ordinarie o straordinarie e ad interventi di adeguamento/miglioramento nei confronti dei vari standard tecnici di sicurezza.

Sulla base dell'ordinaria e straordinaria attività di vigilanza sull'esercizio delle "grandi dighe", la Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche del MiMS ha individuato nel 2013, in attuazione dell'art. 43 co.7 e 8, del DL 201/2011 conv. L. 214/2011 (c.d. decreto "Salvitalia"), 100 dighe (ad utilizzazione irrigua o potabile) necessitanti urgenti interventi di incremento o adeguamento della sicurezza. Il citato numero di dighe trova motivazione nell'elevata età delle opere la cui media è superiore a 65 anni.

Il Piano, inoltre, contiene la strategia nazionale per il rinnovo del materiale rotabile per il trasporto pubblico locale, configurandosi come Piano nazionale con riferimento sia al settore del materiale rotabile su ferro che per quanto riguarda il materiale rotabile su gomma.

L'obiettivo strategico generale individuato è quello di:

"Migliorare la rete stradale e ferroviaria, favorendo l'accessibilità ai territori e all'Europa, superando le strozzature nella rete, con particolare riferimento alla mobilità da e verso i nodi nonché alla mobilità nelle aree urbane."

Allo stesso tempo:

"Provvedere alla messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale per una mobilità sicura e sostenibile, nonché alla sicurezza delle dighe."

In particolare, gli **obiettivi specifici** sottesi al Piano iniziale con le linee di azione direttamente riferibili agli Assi tematici definiti dalla strategia del Piano Operativo, ora aree tematiche e settori di intervento, sono declinati come di seguito:

OS1: il potenziamento della modalità ferroviaria e il miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai collegamenti alla rete TEN-T dei principali nodi urbani e produttivi;

OS2: il miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate, il rafforzamento delle connessioni dei nodi

secondari alla rete TEN-T;

OS3: la riduzione del congestionamento urbano e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane - a partire dalle aree maggiormente popolate - ed il miglioramento della mobilità multimodale regionale, favorendo l'integrazione modale, i collegamenti multimodali, la mobilità sostenibile in aree urbane e l'accessibilità da e per i nodi urbani. Rientra in questo obiettivo anche il rinnovo del materiale rotabile per il Trasporto Pubblico Locale.

OS4: l'innalzamento livello di sicurezza dell'infrastruttura, con particolare riguardo alla manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di infrastrutture ferroviarie, stradali e delle dighe.

Alla luce dell'Accordo di Partenariato "*Programmazione della politica di coesione 2021-2027*" saranno individuati *gli Obiettivi specifici* di riferimento coerenti con le Aree Tematiche e i Settori di Intervento del presente Piano.

2.1. Aree tematiche e settori di intervento

2.1.1 Area tematica 5: *Ambiente e Risorse Naturali*. Settore di intervento 05.01: *Rischi e adattamento climatico (Asse tematico D: **Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente**, linee azione D1-D2-D3 del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020).*

Nell'ambito dell'Area tematica 5- *Ambiente e Risorse Naturali* e del Settore di intervento 05.01- *Rischi e adattamento climatico* sono stati ricondotti gli interventi di cui all'Asse tematico D: *Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente*, linee azione D1-D2-D3 del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020.

Il tema della sicurezza è trasversale all'intero sistema dei trasporti, ma vede nel comparto stradale - nonostante la continua riduzione di tutti gli indici dell'incidentalità stradale (il numero di incidenti è calato dai 263.100 nel 2001 ai 181.227 nel 2013) – uno dei settori prioritari su cui intervenire. L'attenzione dell'Unione Europea verso le tematiche del trasporto su strada, si traduce nella produzione di norme volte da un lato al contenimento dei costi e dall'altro al rispetto dei requisiti di sicurezza nonché di protezione ambientale. A tale proposito vale la pena citare la Comunicazione della Commissione del 20 luglio 2010 "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" che pone diversi obiettivi strategici da realizzare entro il 2020 tra cui il miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada, il rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale, il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali.

In accordo con tali disposizioni, per quanto concerne il livello nazionale, le finalità che il legislatore si è posto in materia di trasporto stradale sono volte essenzialmente a disciplinare le diverse interfacce del trasporto su strada attraverso la definizione delle modalità di esercizio del servizio, di autorizzazione al suo svolgimento oltre che contribuire all'implementazione della politica europea in materia. Ne costituisce un esempio il Decreto legislativo n. 35/2011 di recepimento della Direttiva 2008/96/CE, entrato in vigore il 23 aprile 2011 che detta le disposizioni per l'istituzione e l'attuazione di una serie di procedure, in capo ad una pluralità di soggetti, finalizzate alla valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura, ai controlli della sicurezza stradale, alla gestione della sicurezza della rete stradale e alle ispezioni di sicurezza. Il decreto, pur facendo

specifico riferimento alle strade appartenenti alle reti di competenza dello Stato (transeuropea e nazionale), costituisce norma di principio e stabilisce che, entro il 31 dicembre 2020, le regioni e le province autonome dettino la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza propria e degli enti locali, nel rispetto dei principi fissati.

Le condizioni di sicurezza in cui versa la rete stradale nazionale e locale hanno evidenziato con urgenza la necessità di intervenire, accanto agli interventi annualmente pianificati, con programmi straordinari di manutenzione, concernenti in particolare - per quanto riguarda la rete centrale- le principali opere d'arte insistenti sulla rete in esercizio.

Le principali finalità della programmazione di settore sono indirizzate a:

- la risoluzione delle criticità strutturali, con particolare riferimento alla vetustà delle opere d'arte principali, anche attraverso la realizzazione di studi e verifiche sulla stabilità statica e sismica del patrimonio infrastrutturale con particolare riguardo ad alcuni itinerari oggetto di fenomeni di ammaloramento anche infrastrutturale;
- promuovere e applicare misure volte ad assicurare la sicurezza stradale e la conseguente riduzione dell'incidentalità, attraverso il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete ed eliminando i cosiddetti "punti neri", in linea con il decreto legislativo 35/2011 sulla gestione della sicurezza stradale;
- rendere più efficiente la gestione del traffico, al fine di migliorare le condizioni di circolazione e ridurre conseguentemente il tasso di incidentalità;
- la messa in sicurezza della rete stradale da frane e rischio idraulico, al fine di evitare interruzioni del servizio.

Il PSC MiMS contribuisce a dare attuazione ai suddetti indirizzi strategici, attraverso le seguenti linee di attività:

- interventi di adeguamento e manutenzione straordinaria della rete stradale riguardanti itinerari e strade particolarmente pericolose in quanto affette da rilevante incidentalità, interventi di messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali;
- completamento di itinerari a fronte dei quali sono stati avviati nel passato rilevanti interventi di adeguamento e messa in sicurezza;
- interventi per il miglioramento della stabilità di versanti in frana o di strade a rischio idraulico, attraverso opere di stabilizzazione di corpi franosi e di regolazione delle acque meteoriche.

Principi e criteri di selezione degli interventi

I criteri di selezione delle operazioni sono impostati nel rispetto dei seguenti principi legati alle politiche trasversali dell'Unione Europea:

- Principio di non discriminazione e della parità fra uomini e donne – L'art. 19 del TFUE e l'art. 7 del Regolamento (UE) n.1303/2013 regolano l'integrazione della prospettiva di genere e non discriminazione, prevedendo l'obbligo per la Commissione e gli Stati membri di prevenire qualsiasi discriminazione fondata sul sesso o l'orientamento sessuale, l'età, l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità.

- Principio dello sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente – Conformemente all'articolo 11 e all'articolo 191, paragrafo 1, TFUE e nel rispetto delle indicazioni di cui all'art. 8 del Reg. (CE) 1303/2013, nella preparazione ed esecuzione dei programmi devono essere promossi gli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, l'impiego efficiente delle risorse, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento ai medesimi, la protezione della biodiversità, la resilienza alle catastrofi, nonché la prevenzione e la gestione dei rischi.

I criteri di selezione risultano, quindi, articolati nelle seguenti tipologie:

1. Requisiti di ammissibilità formale e sostanziale, ovvero quei requisiti di eleggibilità delle operazioni che rappresentano elementi imprescindibili dal punto di vista amministrativo e di rispetto della normativa nazionale e comunitaria;

2. Criteri di valutazione in grado di favorire la selezione di operazioni che concorrano:

- al raggiungimento dei risultati attesi con riferimento all'obiettivo specifico della pertinente priorità (efficacia);

- al raggiungimento del risultato con il minor dispendio di costi (efficienza attuativa);

- a garantire la più adeguata qualità progettuale intrinseca, innovatività e integrazione con altri interventi.

Criteri di ammissibilità formale

- Rispetto delle scadenze ove pertinente;

- Assenza di duplicazione di finanziamenti provenienti da altri fondi comunitari, nazionali e regionali.

Criteri di ammissibilità sostanziale

- Comprovato rispetto della normativa vigente in materia ambientale, di appalti pubblici e di aiuti di Stato;

- Esistenza di un cronoprogramma afferente all'intero iter di attuazione.

Criteri di valutazione

- Maturità progettuale;

- Coerenza strategica degli interventi con la programmazione nazionale e regionale;

- Congruità dei tempi di realizzazione esposti nel cronoprogramma;

- Capacità di raggiungere i target di realizzazione previsti dal Programma;

- Possibilità di attrarre risorse private e/o capitali aggiuntivi.

Risultati attesi

OS4: l'innalzamento del livello di sicurezza dell'infrastruttura, con riguardo alla manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di infrastrutture ferroviarie, stradali e dighe.

Quadro finanziario

Come da Delibera CIPESS n. 3 del 2021 "Fondo Sviluppo e Coesione. Approvazione del Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili", le risorse finanziarie per il settore di intervento 05.01 ammontano a:

- **1.238,800** mln/€

Per la descrizione di dettaglio degli interventi si rimanda alle schede intervento allegate al Piano che forniscono informazioni circa:

- tempi di attuazione;
- cronoprogramma dei lavori e tempi di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti;
- piano finanziario, con indicazione del fabbisogno programmatico annuale e relativa articolazione su tutte le annualità fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020;
- indicazione delle altre risorse utilizzate oltre il FSC;
- indicazione delle modalità per l'attuazione degli interventi.

Tutti gli interventi vengono affidati nel pieno rispetto delle norme comunitarie, nazionali e regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile (in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici; regimi di aiuto; concorrenza; ambiente).

Soggetti attuatori

Società pubbliche e/o private concessionarie di servizi pubblici, Enti locali e Amministrazioni pubbliche, come indicato nelle singole schede-intervento

Per il dettaglio degli indicatori di output e di risultato afferenti all'area tematica e al settore di intervento in questione, si rimanda al paragrafo 2.2 del presente documento.

Segue l'elenco degli interventi ricondotti all' Area tematica 5: Ambiente e Risorse Naturali e al Settore di intervento 05.01-Rischi e adattamento climatico e di cui all'Asse tematico D: Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente, linee azione D1-D2-D3 del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020.

| Area Tematica | | 05 - "Ambiente e risorse naturali" | | |
|-----------------------|---|--|---|---------------------------|
| Settore di intervento | | 05.01 - "Rischi e adattamento climatico" | | |
| Delibera CIPE | Titolo intervento | Regione | Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020 | Risorse finanziarie (ML€) |
| 12/2018 | Messa in sicurezza della S.P. 18 Padullese con realizzazione di rotonda | Emilia Romagna | E1 | 0,400 |
| 98/2017 | Manutenzione Straordinaria sulla rete da riclassificare | Abruzzo | D1 | 5,840 |
| 12/2018 | Eliminazione dei punti neri e miglioramento dell'accessibilità stradale agli impianti sciistici teramani di Prati di Tivo - S.P. 43 di Pietracamela | Abruzzo | D1 | 4,000 |

| | | | | |
|---------|---|----------|----|---------|
| 54/2016 | SS 106 Jonica - (Tracciato esistente) Tratta Crotone (Bivio Passo Vecchio) Km 256+000 - Sibari km 329+000 - Messa in sicurezza 2° tronco (stralcio) | Calabria | D1 | 5,600 |
| 54/2016 | Manutenzione e messa in sicurezza del tratto stradale esistente compreso tra il km 238+000 (Aeroporto S. Anna) ed il km 241+700 (sv. Crotone Papanice) | Calabria | D1 | 25,000 |
| 54/2016 | Adeguamento e messa in sicurezza del tratto esistente della SS 105 di accesso allo svincolo autostradale A3 (Castrovillari/Frascineto) con abitato di Castrovillari. | Calabria | D1 | 6,000 |
| 54/2016 | Messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della SS 112 nel tratto dell'abitato di S. Eufemia d'Aspromonte al bivio Solano (collegamento all'autostrada A3 Salerno -Reggio Calabria) | Calabria | D1 | 7,100 |
| 98/2017 | SS 106 Radd. Adeguamento e messa in sicurezza in tratti saltuari dal km 0 al km 25 compreso viadotto Coserie e Sibari - 1° tratto | Calabria | D1 | 151,000 |
| 54/2016 | SS 106 Jonica (tracciato esistente) - Tratta Crotone (Bivio Passovecchio) km 256+000 - Sibari km 329+000 - Messa in sicurezza – III tronco (stralcio) | Calabria | D2 | 5,700 |
| 54/2016 | Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica – Viabilità costiera Pozzuoli - I stralcio | Campania | D1 | 6,000 |
| 54/2016 | Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica – Viabilità costiera Pozzuoli - II stralcio | Campania | D1 | 37,000 |
| 54/2016 | Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica per la popolazione dei comuni di Bacoli e Monte di Procida - I stralcio | Campania | D1 | 25,800 |
| 54/2016 | Assi Vari - Programma per la messa in sicurezza delle reti stradali di interesse regionale | Campania | D1 | 235,000 |
| 54/2016 | Programma per il completamento, il riaggiornamento e la messa in sicurezza delle reti stradali di supporto alle attività turistiche dei litorali campani (area domitiana, flegrea, salernitana, cilentana) - I fase | Campania | D2 | 80,000 |
| 54/2016 | Programma per il completamento, il riaggiornamento e la messa in sicurezza delle reti stradali a servizio dei 5 Consorzi ASI regionali - I fase | Campania | D2 | 50,000 |

| | | | | |
|---------|---|----------------|----|--------|
| 54/2016 | Programma per il completamento, il riassetto e la rifunzionalizzazione delle infrastrutture per la mobilità interferite dal corridoio ferroviario AV/AC Napoli - Bari - I fase | Campania | D2 | 50,000 |
| 54/2016 | SP72 PR Parma-Mezzani "Via Burla" -interventi di riqualificazione e messa in sicurezza | Emilia Romagna | D1 | 3,000 |
| 54/2016 | Ripristino ponte sul Po Giuseppe Verdi | Emilia Romagna | D1 | 1,000 |
| 54/2016 | SS 16 - Messa in sicurezza in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato di Rimini | Emilia Romagna | D1 | 5,270 |
| 12/2018 | Interventi di manutenzione straordinaria della rete viaria regionale | Lazio | D1 | 30,000 |
| 98/2017 | Manutenzione Straordinaria sulla rete da riclassificare | Molise | D1 | 12,290 |
| 12/2018 | Realizzazione dei lavori di sistemazione e messa in sicurezza della Strada Provinciale n° 92 di collegamento tra la S.P. 15 e la S.P. 163 | Molise | D1 | 0,300 |
| 12/2018 | Manutenzione giunti su viadotti - Svincolo di collegamento Tangenziale Est - 1° e 2° stralcio | Molise | D1 | 0,200 |
| 12/2018 | Interventi per viabilità locale | Molise | D1 | 5,350 |
| 54/2016 | SS 87 - Lavori di ammodernamento della SS 87. Interventi localizzati per garantire la percorribilità immediata del tratto Campobasso - Bivio S. Elia - Lotti A1, A2 e A3 (stralcio) | Molise | D3 | 12,000 |
| 12/2018 | Gravi eventi di dissesto idrogeologico insistenti sul territorio comunale Percorso alternativo alla S.P. 163 (tratto centro abitato) | Molise | D3 | 1,500 |
| 12/2018 | SS. 42 del Tonale e della Mendola. Messa in sicurezza dal km 169+700 circa al km 170+100 in comune di Mezzana Loc. Crozze | P.A. Trento | D1 | 3,000 |
| 54/2016 | Interventi per la messa in sicurezza delle strade provinciali: Completamento del Piano di investimento della Regione Piemonte di cui alla DCR n. 271-37720 del 27 novembre 2002 e miglioramento delle condizioni di sicurezza delle rete esistente. | Piemonte | D1 | 45,000 |
| 12/2018 | Interventi di manutenzione, sistemazione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di Comuni e Province piemontesi di cui alla D.G.R. n. 36-7661 del 5 ottobre 2018 e successivi aggiornamenti con D.G.R. n. 18-8545 del 15 marzo 2019 e D.G.R. n. 10-635 del 6 dicembre 2019. | Piemonte | D1 | 35,000 |

| | | | | |
|-------------------------------------|--|---------------|----|-----------------|
| 98/2017 | Asse viario SS 34 - Messa in sicurezza versanti | Piemonte | D3 | 25,000 |
| 54/2016 | SS 16 - Bari-Brindisi-Lecce - Riqualificazione tratte prioritarie | Puglia | D1 | 250,000 |
| 98/2017 | Manutenzione Straordinaria sulla rete da riclassificare | Puglia | D1 | 1,140 |
| 98/2017 | SS 131 e SS 131 dir, SS 125, la SS 554, SS 672 e SS 389, interventi di manutenzione straordinaria | Sardegna | D1 | 30,710 |
| 98/2017 | SS130 Iglesias - eliminazione incroci a raso da Cagliari a Decimomannu - 1° lotto | Sardegna | D1 | 30,000 |
| 54/2016 | SS 121 - Sistemazione dello svincolo di Paternò | Sicilia | D1 | 1,800 |
| 54/2016 | SS 1 - Lavori di esecuzione dell'opera di attraversamento dello scolmatore di Campo Regio nonché degli attraversamenti del reticolo secondario del fiume Albegna finalizzati alla riduzione del rischio idraulico a seguito degli eventi alluvionali del 2012. (stralcio 1°) | Toscana | D3 | 6,240 |
| 54/2016 | SS 1 - Lavori di esecuzione dell'opera di attraversamento dello scolmatore di Campo Regio nonché degli attraversamenti del reticolo secondario del fiume Albegna finalizzati alla riduzione del rischio idraulico a seguito degli eventi alluvionali del 2012. (Stralcio 2°) | Toscana | D3 | 3,560 |
| 12/2018 | Messa in sicurezza conoide strada regionale n. 28 | Valle d'Aosta | D1 | 1,000 |
| 54/2016 | Messa in sicurezza e adeguamento tratti SS 47 ricadente in territorio veneto tra Cittadella (PD) e Primolano di Cison del Grappa (VI), tra la progr. Km 29+950 e la progr. 73+000 (confine regionale con la Provincia autonoma di Trento) | Veneto | D1 | 8,000 |
| 54/2016 | Variante di Longarone | Veneto | D2 | 19,000 |
| 54/2016 | Variante di Cortina | Veneto | D2 | 14,000 |
| TOTALE SETTORE DI INTERVENTO | | | | 1238,800 |

2.1.2 Area tematica 5: Ambiente e Risorse Naturali. Settore di intervento 05.02: Risorse idriche (Asse tematico D: Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente, linee azione D4 del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020).

Nell'ambito dell'Area tematica 5- *Ambiente e Risorse Naturali* e del Settore di intervento 05.02- *Risorse idriche* sono stati ricondotti gli interventi di cui all'Asse tematico D: *Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente*, linee azione D4 del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020.

Con riferimento agli interventi relativi alle Dighe, in carenza di interventi di manutenzione straordinaria e incremento della sicurezza, si è registrata una progressiva perdita di capacità di invaso autorizzata e quindi di risorsa idrica, in particolare nel settore irriguo, potabile e per gli invasi destinati anche alla riduzione delle piene.

In alcuni casi, inoltre, il perdurare da decenni dell'esercizio sperimentale ha comportato, di fatto, una parziale entrata in esercizio degli invasi, senza il pieno requisito di esercibilità per il quale lo speciale collaudo funzionale previsto dal "Regolamento dighe" è normalmente preordinato.

In quest'ottica si motiva l'assoluta necessità di attivare iniziative economiche volte a risolvere o almeno migliorare detta situazione, con benefici sotto molteplici punti di vista (tutela della sicurezza, della risorse idriche, dell'ambiente con ricadute sull'occupazione).

Principi e criteri di selezione degli interventi

I criteri di selezione delle operazioni sono impostati nel rispetto, per quanto applicabili, dei seguenti principi legati alle politiche trasversali dell'Unione Europea:

- Principio di non discriminazione e della parità fra uomini e donne – L'art. 19 del TFUE e l'art. 7 del Regolamento (UE) n.1303/2013 regolano l'integrazione della prospettiva di genere e non discriminazione, prevedendo l'obbligo per la Commissione e gli Stati membri di prevenire qualsiasi discriminazione fondata sul sesso o l'orientamento sessuale, l'età, l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità.

- Principio dello sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente – Conformemente all'articolo 11 e all'articolo 191, paragrafo 1, TFUE e nel rispetto delle indicazioni di cui all'art. 8 del Reg. (CE) 1303/2013, nella preparazione ed esecuzione dei programmi devono essere promossi gli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, l'impiego efficiente delle risorse, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento ai medesimi, la protezione della biodiversità, la resilienza alle catastrofi, nonché la prevenzione e la gestione dei rischi.

I criteri di selezione risultano, quindi, articolati nelle seguenti tipologie:

1. Requisiti di ammissibilità formale e sostanziale, ovvero quei requisiti di eleggibilità delle operazioni che rappresentano elementi imprescindibili dal punto di vista amministrativo e di rispetto della normativa nazionale e comunitaria;

2. Criteri di valutazione in grado di favorire la selezione di operazioni che concorrano:

- al raggiungimento dei risultati attesi con riferimento all'obiettivo specifico della pertinente priorità (efficacia);
- al raggiungimento del risultato con il minor dispendio di costi (efficienza attuativa);
- a garantire la più adeguata qualità progettuale intrinseca, innovatività e integrazione con altri interventi.

Criteri di ammissibilità formale

- Rispetto delle scadenze ove pertinente;
- Assenza di duplicazione di finanziamenti provenienti da altri fondi comunitari, nazionali e regionali.

Criteri di ammissibilità sostanziale

- Comprovato rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza delle infrastrutture, ambientale, di appalti pubblici e di aiuti di Stato;
- Esistenza di un cronoprogramma afferente all'intero iter di attuazione.

Criteri di valutazione

- Maturità progettuale;
- Coerenza strategica degli interventi con la programmazione nazionale e regionale;
- Congruità dei tempi di realizzazione esposti nel cronoprogramma;
- Capacità di raggiungere i target di realizzazione previsti dal Programma;
- Possibilità di attrarre risorse private e/o capitali aggiuntivi.
- Livello di sicurezza incrementabile

Risultati attesi

OS4: l'innalzamento del livello di sicurezza dell'infrastruttura, con riguardo alla manutenzione straordinaria e incremento della sicurezza di infrastrutture idriche e dighe.

Quadro finanziario

Come da Delibera CIPESS n. 3 del 2021 "Fondo Sviluppo e Coesione. Approvazione del Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili", le risorse finanziarie per il settore di intervento 05.02 ammontano a:

- **467,895** mln/€

Per la descrizione di dettaglio degli interventi si rimanda alle schede intervento allegate al Piano che forniscono informazioni circa:

- tempi di attuazione;
- cronoprogramma dei lavori e tempi di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti;
- piano finanziario, con indicazione del fabbisogno programmatico annuale e relativa articolazione su tutte le annualità fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020;
- indicazione delle altre risorse utilizzate oltre il FSC;
- indicazione delle modalità per l'attuazione degli interventi.

Tutti gli interventi vengono affidati nel pieno rispetto delle norme comunitarie, nazionali e regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile (in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici; regimi di aiuto; concorrenza; ambiente).

Soggetti attuatori

Società pubbliche e/o private concessionarie di derivazione o gestori servizi pubblici, Enti locali, Consorzi di bonifica e Amministrazioni pubbliche, come indicato nelle singole schede-intervento.

Per il dettaglio degli indicatori di output e di risultato afferenti all'area tematica e al settore di intervento in questione, si rimanda al paragrafo 2.2 del presente documento.

Segue l'elenco degli interventi ricondotti all' Area tematica 5: Ambiente e Risorse Naturali e al Settore di intervento 05.02- Risorse Idriche e di cui all'Asse tematico D: Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente, linea azione D4, del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020.

| Area Tematica 05 - "Ambiente e risorse naturali" | | | | |
|--|--|------------|---|---------------------------|
| Settore di intervento | | | 05.02 - "Risorse idriche" | |
| Delibera CIPE | Titolo intervento | Regione | Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020 | Risorse finanziarie (ML€) |
| 12/2018 | Diga DI PENNE – Interventi per la sicurezza funzionale e sismica | Abruzzo | D4 | 1,350 |
| 54/2016 | Diga Marsico nuovo - manutenzione straordinaria sistema di tenuta strumentazione controllo rivalutazione sismica | Basilicata | D4 | 3,500 |
| 54/2016 | Diga Pertusillo - manutenzione straordinaria paramento valle rivalutazione sismica | Basilicata | D4 | 1,500 |
| 54/2016 | Intervento di ripristino dell'adduttore Acerenza e Genzano - Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Basilicata | D4 | 9,000 |
| 54/2016 | Diga Abate Olonia - studi risanamento dissesto corpo diga e interventi preliminari | Basilicata | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Camastra - manutenzione straordinaria scarichi rivalutazione sismica | Basilicata | D4 | 1,500 |
| 54/2016 | Diga Genzano - manutenzione straordinaria impianti | Basilicata | D4 | 1,500 |
| 54/2016 | Diga Sietta - rivalutazione sismica manutenzione straordinaria impianti | Basilicata | D4 | 2,500 |
| 54/2016 | Diga Toppo di Francia - manutenzione straordinaria | Basilicata | D4 | 1,500 |

| | | | | |
|---------|--|------------|----|-------|
| | scarichi e impianti strumentazione controllo | | | |
| 12/2018 | Dighe di Genzano e Acerenza - Rivalutazione sismica e interconnessione Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Basilicata | D4 | 2,200 |
| 12/2018 | Diga Camastra - Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Basilicata | D4 | 1,000 |
| 12/2018 | Diga di Gannano – Interventi per la sicurezza sismica | Basilicata | D4 | 0,125 |
| 12/2018 | Diga Marsico nuovo - Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Basilicata | D4 | 1,000 |
| 12/2018 | Diga Monte Cotugno - Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Basilicata | D4 | 1,300 |
| 12/2018 | Diga Pertusillo - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Basilicata | D4 | 4,000 |
| 12/2018 | Diga Saetta - Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Basilicata | D4 | 0,500 |
| 12/2018 | Diga SAN GIULIANO – Interventi per la sicurezza funzionale | Basilicata | D4 | 3,000 |
| 12/2018 | Diga Toppo di Francia - Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Basilicata | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Timpa di Pantaleo - manutenzione straordinaria pozzo manovra | Calabria | D4 | 3,500 |

| | | | | |
|---------|--|----------|----|-------|
| 54/2016 | Diga Tarsia - manutenzione straordinaria scarichi strumentazione controllo rivalutazione sismica | Calabria | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Menta - rivalutazione sismica | Calabria | D4 | 0,200 |
| 54/2016 | Diga Farneto del Principe - rivalutazione sismica | Calabria | D4 | 0,200 |
| 54/2016 | Diga Vasca S.Anna - manutenzione straordinaria impianti strumentazione controllo | Calabria | D4 | 0,500 |
| 12/2018 | Diga Farneto del Principe - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti del CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Calabria | D4 | 5,150 |
| 12/2018 | Diga MAMONE ALACO – Interventi per la sicurezza funzionale e sismica | Calabria | D4 | 1,250 |
| 12/2018 | Diga Menta - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Calabria | D4 | 1,100 |
| 12/2018 | Diga Metramo - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica | Calabria | D4 | 1,200 |
| 12/2018 | Diga Monte Marello - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica | Calabria | D4 | 2,000 |
| 12/2018 | Diga Tarsia - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti del CIPE nn. 25 e 54 2016 | Calabria | D4 | 2,500 |
| 12/2018 | Diga Timpa di Pantaleo - Stabilizzazioni del pozzo paratoie e delle sponde e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti del | Calabria | D4 | 6,220 |

| | | | | |
|---------|--|----------|----|--------|
| | CIPE nn. 25 e 54 2016 | | | |
| 12/2018 | Diga Vasca S. Anna – Manutenzione straordinaria, rivalutazione sismica e interventi sulle prese delle adduzioni Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 delle 2016 | Calabria | D4 | 5,500 |
| 54/2016 | Diga Persano - adeguamento scarichi | Campania | D4 | 4,000 |
| 54/2016 | Diga Conza - manutenzione straordinaria scarichi rivalutazione sismica | Campania | D4 | 2,000 |
| 54/2016 | Diga Campolattaro – Realizzazione dell'opera di derivazione, manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Campania | D4 | 18,000 |
| 12/2018 | Diga Campolattaro – Realizzazione dell'opera di derivazione, manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Campania | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Ponte Annibale - adeguamento scarichi | Campania | D4 | 1,500 |
| 54/2016 | Diga San Giovanni Corrente - manutenzione straordinaria impianti | Campania | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Macchioni - strumentazione controllo | Campania | D4 | 0,500 |
| 12/2018 | Diga Persano – Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Campania | D4 | 6,000 |
| 12/2018 | Diga CARMINE – Interventi per la sicurezza | Campania | D4 | 2,250 |

| | | | | |
|---------|---|----------------|----|-------|
| | funzionale e di miglioramento della sicurezza sismica | | | |
| 12/2018 | Diga Conza – Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Campania | D4 | 2,000 |
| 12/2018 | Diga Macchioni – Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Campania | D4 | 1,500 |
| 12/2018 | Diga di Nocellito – Interventi per la sicurezza sismica | Campania | D4 | 0,375 |
| 12/2018 | Diga Ponte Annibale – Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Campania | D4 | 0,500 |
| 12/2018 | Diga SAN PIETRO – Interventi per la sicurezza funzionale e sismica | Campania | D4 | 3,375 |
| 54/2016 | Diga Crostolo – strumentazione controllo indagini geot.strut. e miglioramento della sicurezza strutturale e idraulica della traversa | Emilia Romagna | D4 | 4,350 |
| 12/2018 | Diga Crostolo – strumentazione controllo indagini geot.strut. e miglioramento della sicurezza strutturale e idraulica della traversa | Emilia Romagna | D4 | 2,000 |
| 54/2016 | Diga Panaro – strumentazione controllo, indagini geotecniche e strutturali, manutenzione straordinaria paratoie | Emilia Romagna | D4 | 1,650 |
| 54/2016 | Diga Parma – strumentazione controllo | Emilia Romagna | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Mondaino – strumentazione di controllo manutenzione | Emilia Romagna | D4 | 0,500 |

| | | | | |
|---------|---|---------------------------|----|-------|
| | straordinaria impianti | | | |
| 12/2018 | Diga di Conca – interventi per la sicurezza sismica | Emilia Romagna | D4 | 0,125 |
| 12/2018 | Diga Mignano – Manutenzione straordinaria impianti | Emilia Romagna | D4 | 0,500 |
| 12/2018 | Diga MOLATO – Manutenzione straordinaria dello sbarramento e degli impianti | Emilia Romagna | D4 | 1,000 |
| 12/2018 | Diga Mondaino - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Emilia Romagna | D4 | 0,500 |
| 12/2018 | Diga di Ridracoli – Interventi per la sicurezza sismica | Emilia Romagna | D4 | 1,300 |
| 54/2016 | Diga di Salionze - Manutenzione straordinaria al sistema di movimentazione degli organi di intercettazione | Emilia Romagna/ lombardia | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Ravedis – Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 54/2016 e 12/2018 | Friuli Venezia Giulia | D4 | 3,000 |
| 12/2018 | Diga Ravedis – Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 54/2016 e 12/2018 | Friuli Venezia Giulia | D4 | 0,750 |
| 54/2016 | Diga Elvella - manutenzione straordinaria impianti adeguamento scarichi | Lazio | D4 | 2,000 |
| 54/2016 | Diga Fosso del Prete - manutenzione straordinaria impianti strumentazione controllo | Lazio | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Madonna delle Mosse - manutenzione straordinaria sistema tenuta e scarichi | Lazio | D4 | 2,000 |

| | | | | |
|---------|--|-----------|----|-------|
| 12/2018 | Diga Elvella – manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Lazio | D4 | 0,500 |
| 12/2018 | Diga Fosso del Prete Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza strutturale ed idraulica e all'utilizzazione Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Lazio | D4 | 0,500 |
| 12/2018 | Diga Madonna delle Mosse - manutenzione straordinaria sistema tenuta e scarichi Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Lazio | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Lago Lavezze - miglioramento sicurezza statica ed idraulica | Liguria | D4 | 4,200 |
| 54/2016 | Diga di Lago Badana Interventi di manutenzione straordinaria e recupero della funzionalità dello sbarramento | Liguria | D4 | 3,400 |
| 12/2018 | Diga TENARDA – Interventi per la sicurezza funzionale | Liguria | D4 | 1,000 |
| 12/2018 | Diga MIORINA – Interventi per la sicurezza funzionale | Lombardia | D4 | 4,000 |
| 12/2018 | Diga OLGINATE – Interventi per la sicurezza funzionale | Lombardia | D4 | 0,500 |
| 12/2018 | Diga di Salionze - Manutenzione straordinaria al sistema di movimentazione degli organi di intercettazione | Lombardia | D4 | 0,500 |
| 12/2018 | Diga SARNICO – Interventi per la sicurezza funzionale | Lombardia | D4 | 2,000 |
| 54/2016 | Diga San Ruffino - manutenzione straordinaria sistema di tenuta | Marche | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Comunanza - strumentazione controllo | Marche | D4 | 0,500 |

| | | | | |
|---------|--|--------|----|-------|
| 54/2016 | Diga Castreccioni - manutenzione straordinaria sistema tenuta strumentazione controllo | Marche | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Mercatale - manutenzione straordinaria scarichi | Marche | D4 | 3,000 |
| 12/2018 | Diga Castreccioni - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti del CIPE nn. 25 e 54 2016 | Marche | D4 | 1,000 |
| 12/2018 | Diga Comunanza - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 2016 | Marche | D4 | 1,000 |
| 12/2018 | Diga di Le Grazie - Interventi per la sicurezza sismica - Manutenzione straordinaria | Marche | D4 | 1,500 |
| 12/2018 | Diga Mercatale - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 2016 | Marche | D4 | 0,500 |
| 12/2018 | Diga San Ruffino - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 2016 | Marche | D4 | 0,600 |
| 54/2016 | Diga Ponte Liscione - Manutenzione straordinaria scarico di superficie e strumentazione di controllo, sistemazioni a valle della vasca di dissipazione. Rivalutazione della sicurezza sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 54/2016 e 12/2018 | Molise | D4 | 5,000 |

| | | | | |
|---------|--|----------------|----|-------|
| 12/2018 | Diga Ponte Liscione – Manutenzione straordinaria scarico di superficie e strumentazione di controllo, sistemazioni a valle della vasca di dissipazione. Rivalutazione della sicurezza sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 54/2016 e 12/2018 | Molise | D4 | 3,625 |
| 54/2016 | Diga Arcichiaro - manutenzione straordinaria sistema tenuta | Molise | D4 | 6,000 |
| 54/2016 | Diga Ripa Spaccata - adeguamento scarichi | Molise | D4 | 5,000 |
| 12/2018 | Diga Arcichiaro – Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Molise | D4 | 0,500 |
| 12/2018 | Diga di Chiauci – Interventi per la sicurezza sismica | Molise | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Chiauci - manutenzione impianti | Molise/Abruzzo | D4 | 4,000 |
| 54/2016 | Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza idraulica delle seguenti dighe ubicate sul territorio della regione: Piemonte LAVAGNINA INFERIORE. | Piemonte | D4 | 3,400 |
| 12/2018 | Diga LA SPINA – Interventi per la sicurezza funzionale. Integrazione interventi Del. CIPE 25-54/2016 | Piemonte | D4 | 0,200 |
| 12/2018 | Diga PIANFEI – Interventi per la sicurezza funzionale | Piemonte | D4 | 1,000 |
| 12/2018 | Diga INGAGNA – Interventi per la sicurezza funzionale | Piemonte | D4 | 2,500 |
| 54/2016 | Diga Altamura - realizzazione derivazione strumentazione controllo | Puglia | D4 | 5,000 |
| 54/2016 | Diga Serra del Corvo - manutenzione straordinaria scarichi | Puglia | D4 | 0,500 |

| | | | | |
|---------|---|----------|----|--------------------------|
| 54/2016 | Diga Monte Melillo - manutenzione straordinaria pozzo, scarichi strumentazione controllo | Puglia | D4 | 1,500 |
| 54/2016 | Diga Occhito - manutenzione straordinaria scarichi | Puglia | D4 | 1,500 |
| 12/2018 | Diga di Capaccio (Torre Bianca) - Interventi per la sicurezza sismica | Puglia | D4 | 0,250 |
| 12/2018 | Diga CILLARESE - Interventi per la sicurezza funzionale | Puglia | D4 | 1,000 |
| 12/2018 | Diga di Marana Capacciotti - Interventi per la sicurezza sismica | Puglia | D4 | 0,525 |
| 12/2018 | Diga Monte Melillo - Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Puglia | D4 | 0,500 |
| 12/2018 | Diga Occhito - Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Puglia | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga di Monte Lerno sul Rio Mannu di Pattada - manutenzione straordinaria sistema tenuta e drenaggio consolidamento strutturale | Sardegna | D4 | 7,000 |
| 54/2016 | Diga di Cumbidanovu - Lavori di completamento | Sardegna | D4 | 20,000 34,000 |
| 54/2016 | Diga La Maddalena - strumentazione controllo | Sardegna | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Govossai - consolidamento strutturale strumentazione controllo | Sardegna | D4 | 4,500 |
| 54/2016 | Diga Rio Olai - manutenzione straordinaria sistema tenuta e scarichi | Sardegna | D4 | 4,000 |
| 54/2016 | Diga Monte Pranu - manutenzione straordinaria scarichi manutenzione straordinaria dighe sec. | Sardegna | D4 | 8,000 |
| 54/2016 | Diga Monti di Deu - Opere di | Sardegna | D4 | 2,000 |

| | | | | |
|---------|---|----------|----|--------|
| | completamento e derivazione | | | |
| 54/2016 | Diga Alto Temo - manutenzione straordinaria impianti e scarichi | Sardegna | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Simbirizzi - sistemazioni sponde | Sardegna | D4 | 1,600 |
| 54/2016 | Diga Bosa - completamento interventi scarichi | Sardegna | D4 | 9,200 |
| 54/2016 | Diga Cantoniera - consolidamento strutturale conci laterali | Sardegna | D4 | 10,000 |
| 54/2016 | Diga Corongiu II - III - completamento interventi scarichi | Sardegna | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Maccheronis - adeguamenti progetto di ampliamento | Sardegna | D4 | 5,000 |
| 54/2016 | Diga Cuga - miglioramento della sicurezza idraulica | Sardegna | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Nuraghe Pranu Antoni - manutenzione straordinaria impianti e scarichi | Sardegna | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Santa Lucia - manutenzione straordinaria impianti e scarichi | Sardegna | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Liscia - manutenzione straordinaria impianti e scarichi sistemazione versante | Sardegna | D4 | 2,000 |
| 54/2016 | Diga Pedra e Othoni - manutenzione straordinaria sistema tenuta | Sardegna | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Minghetti - manutenzione straordinaria scarichi sistemazione versante | Sardegna | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Bunnari Bassa - progetto per il risanamento | Sardegna | D4 | 7,400 |
| 12/2018 | Diga Govossai - Consolidamento statico e tenuta idraulica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Sardegna | D4 | 2,500 |
| 12/2018 | Dighe di Monti Nieddu e di Medau Aingiu - Lavori di completamento Integrazione finanziamenti statali (Del. CIPE 48/2004) e regionali (CGEL con | Sardegna | D4 | 14,000 |

| | | | | |
|---------|--|----------|----|--------|
| | Ord. n.337/2002 e n.444/2007 e DGR n.52/8 del 27.11.2009) | | | |
| 12/2018 | Diga Rio Minore – Manutenzione straordinaria dello sbarramento | Sardegna | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Pozzillo - manutenzione straordinaria scarichi | Sicilia | D4 | 25,000 |
| 54/2016 | Diga Comunelli - manutenzione straordinaria scarichi manutenzione controllo | Sicilia | D4 | 5,000 |
| 54/2016 | Diga Gibbesi - manutenzione straordinaria scarichi e impianti | Sicilia | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Villarosa - manutenzione straordinaria scarichi | Sicilia | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Arancio - manutenzione straordinaria scarichi | Sicilia | D4 | 1,500 |
| 54/2016 | Diga Rosamarina - stabilizzazione versante manutenzione straordinaria sistema tenuta e drenaggio | Sicilia | D4 | 8,000 |
| 54/2016 | Diga San Giovanni - manutenzione straordinaria sistema tenuta | Sicilia | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Sciaгуana - sistemazioni sponde a valle manutenzione straordinaria scarichi | Sicilia | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Furore - manutenzione straordinaria impianti e opere accessorie | Sicilia | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Lentini - manutenzione straordinaria scarichi e impianti rivalutazione sismica | Sicilia | D4 | 3,500 |
| 54/2016 | Diga Don Sturzo - manutenzione straordinaria scarichi | Sicilia | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Poma - manutenzione straordinaria scarichi | Sicilia | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Zaffarana - manutenzione straordinaria scarichi | Sicilia | D4 | 1,000 |

| | | | | |
|---------|---|---------|----|--------|
| 54/2016 | Diga Santa Rosalia - rivalutazione sismica | Sicilia | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Laghetto Gorgo - manutenzione straordinaria sistema di tenuta | Sicilia | D4 | 1,000 |
| 54/2016 | Diga Castello - manutenzione straordinaria scarichi risanamento opere in cls | Sicilia | D4 | 2,500 |
| 54/2016 | Diga Paino del Leone - manutenzione straordinaria scarichi | Sicilia | D4 | 0,500 |
| 54/2016 | Diga Trinità - manutenzione straordinaria scarichi e sistema tenuta | Sicilia | D4 | 3,000 |
| 54/2016 | Diga Cimìa - strumentazione controllo manutenzione straordinaria diga | Sicilia | D4 | 2,000 |
| 54/2016 | Diga Olivo - manutenzione straordinaria scarichi e sistema tenuta | Sicilia | D4 | 20,000 |
| 54/2016 | Diga Garcia - sistemazione coronamento strumentazione controllo | Sicilia | D4 | 1,000 |
| 12/2018 | Diga Pietrarossa - intervento di adeguamento sismico e completamento | Sicilia | D4 | 60,000 |
| 12/2018 | Diga di Fanaco - Interventi per la sicurezza sismica | Sicilia | D4 | 0,700 |
| 12/2018 | Diga Garcia - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Sicilia | D4 | 1,000 |
| 12/2018 | Diga NICOLETTI - Interventi per la sicurezza funzionale | Sicilia | D4 | 1,000 |
| 12/2018 | Diga di Paceco - Interventi per la sicurezza sismica | Sicilia | D4 | 0,350 |
| 12/2018 | Diga Piano del Leone - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016 | Sicilia | D4 | 2,000 |

| | | | | |
|-------------------------------------|---|---------|----|----------------|
| 12/2018 | Diga di Ponte Barca – Interventi per la sicurezza sismica | Sicilia | D4 | 0,175 |
| 12/2018 | Diga di Rubino – Interventi per la sicurezza sismica | Sicilia | D4 | 0,250 |
| 12/2018 | Diga di Scanzano – Interventi per la sicurezza sismica | Sicilia | D4 | 0,300 |
| 54/2016 | Diga Cerventosa - consolidamento corpo diga | Toscana | D4 | 2,000 |
| 54/2016 | Diga Marsiliana - miglioramento sicurezza idraulica | Toscana | D4 | 0,800 |
| 54/2016 | Diga Giudea a Gello - rifacimento corpo diga | Toscana | D4 | 5,000 |
| 54/2016 | Diga Sammontana - miglioramento della sicurezza mediante declassamento e recupero ai fini della laminazione delle piene | Toscana | D4 | 2,000 |
| 54/2016 | Diga Drove di Cepparello - manutenzione straordinaria scarichi | Toscana | D4 | 2,000 |
| 12/2018 | Diga di Bilancino – Interventi per la sicurezza sismica | Toscana | D4 | 0,525 |
| 12/2018 | Diga di Migneto – Interventi per la sicurezza sismica | Toscana | D4 | 0,950 |
| 12/2018 | Diga di Sovara – Interventi per la sicurezza sismica | Toscana | D4 | 0,250 |
| 12/2018 | Diga di Casanuova – Interventi per la sicurezza sismica | Umbria | D4 | 0,700 |
| 12/2018 | Diga di Marroggia – Interventi per la sicurezza sismica | Umbria | D4 | 0,525 |
| 54/2016 | Diga San Felice di Giano - miglioramento sicurezza idraulica | Umbria | D4 | 1,000 |
| TOTALE SETTORE DI INTERVENTO | | | | 467,895 |

2.1.3 Area tematica 5: Ambiente e Risorse Naturali. Settore di intervento 05.05: Natura e biodiversità (Asse tematico E: Altri interventi, interventi relativi alle Ciclovie del PO FSC “Infrastrutture” 2014-2020).

Nell’ambito del settore di intervento 05.05 *Natura e biodiversità* sono stati ricondotti gli interventi relativi alle Ciclovie di cui all’Asse tematico E – *Altri interventi* del PO FSC “Infrastrutture” 14-20.

Principi e criteri di selezione degli interventi

I criteri di selezione delle operazioni sono impostati nel rispetto dei seguenti principi legati alle politiche trasversali dell’Unione Europea:

- Principio di non discriminazione e della parità fra uomini e donne. L'art. 19 del TFUE e l'art. 7 del Regolamento (UE) n.1303/2013 regolano l'integrazione della prospettiva di genere e non discriminazione, prevedendo l'obbligo per la Commissione e gli Stati membri di prevenire qualsiasi discriminazione fondata sul sesso o l'orientamento sessuale, l'età, l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità;

- Principio dello sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente. Conformemente all'articolo 11 e all'articolo 191, paragrafo 1, TFUE e nel rispetto delle indicazioni di cui all'art. 8 del Reg. (CE) 1303/2013, nella preparazione ed esecuzione dei programmi devono essere promossi gli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, l'impiego efficiente delle risorse, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento ai medesimi, la protezione della biodiversità, la resilienza alle catastrofi, nonché la prevenzione e la gestione dei rischi.

I criteri di selezione risultano, quindi, articolati nelle seguenti tipologie:

1. Requisiti di ammissibilità formale e sostanziale, ovvero quei requisiti di eleggibilità delle operazioni che rappresentano elementi imprescindibili dal punto di vista amministrativo e di rispetto della normativa nazionale e comunitaria;

2. Criteri di valutazione in grado di favorire la selezione di operazioni che concorrano:

- al raggiungimento dei risultati attesi con riferimento all'obiettivo specifico della pertinente priorità (efficacia);

- al raggiungimento del risultato con il minor dispendio di costi (efficienza attuativa);

- a garantire la più adeguata qualità progettuale intrinseca, innovatività e integrazione con altri interventi.

Criteri di ammissibilità formale

- Rispetto delle scadenze ove pertinente;

- Assenza di duplicazione di finanziamenti provenienti da altri fondi comunitari, nazionali e regionali.

Criteri di ammissibilità sostanziale

- Comprovato rispetto della normativa vigente in materia ambientale, di appalti pubblici e di aiuti di Stato;

- Esistenza di un cronoprogramma afferente all'intero iter di attuazione.

Criteri di valutazione

- Maturità progettuale;

- Coerenza strategica degli interventi con la programmazione nazionale e regionale;

- Congruità dei tempi di realizzazione esposti nel cronoprogramma;

- Capacità di raggiungere i target di realizzazione previsti dal Piano;

- Possibilità di attrarre risorse private e/o capitali aggiuntivi.

Risultati attesi

OS3: la riduzione del congestionamento urbano e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane, a partire dalle aree maggiormente popolate, e il miglioramento della mobilità multimodale regionale per migliori e più affidabili servizi, favorendo modalità di trasporto sostenibili e l'accessibilità da e per i nodi urbani.

Quadro finanziario

Come da Delibera CIPESS n. 3 del 2021 "Fondo sviluppo e coesione. Approvazione del Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili", le risorse finanziarie assegnate agli interventi ricondotti nell'ambito della suddetta area tematica (05: Ambiente e Risorse Naturali) e del settore di intervento 05.05 – Natura e biodiversità ammontano a:

- **81,625** mln/€

Per la descrizione di dettaglio degli interventi si rimanda alle schede intervento allegate al Piano che forniscono informazioni circa:

- tempi di attuazione;
- cronoprogramma dei lavori e tempi di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti;
- piano finanziario, con indicazione del fabbisogno programmatico annuale e relativa articolazione su tutte le annualità fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020;
- indicazione delle altre risorse utilizzate oltre al FSC;
- indicazione delle modalità per l'attuazione degli interventi.

Tutti gli interventi vengono affidati nel pieno rispetto delle norme comunitarie, nazionali e regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile, in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuto, concorrenza, ambiente.

Beneficiari ed eventuali soggetti attuatori

Amministrazioni pubbliche; Enti locali; Società pubbliche e/o private concessionarie di servizi pubblici, come indicato nelle singole schede-intervento

Per il dettaglio degli indicatori di output e di risultato afferenti all'area tematica e al settore di intervento in questione, si rimanda al paragrafo 2.2 del presente documento.

Segue l'elenco degli interventi ricondotti al suddetto settore di intervento e di cui all' Asse tematico E: Altri interventi del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020.

| Area Tematica | | 05 - "Ambiente e risorse naturali" | | |
|-----------------------|--|------------------------------------|---|---------------------------|
| Settore di intervento | | 05.05 - "Natura e biodiversità" | | |
| Delibera CIPE | Titolo intervento | Regione | Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020 | Risorse finanziarie (ML€) |
| 54/2016 | Realizzazione di ciclovie di interesse regionale | Emilia Romagna | E1 | 10,000 |

| | | | | |
|---------|--|-----------------------------|----|--------|
| 12/2018 | S.R. N° 352 "di Grado" Completamento pista ciclabile da Palmanova a Grado nel tratto in Comune di Grado | Friuli Venezia Giulia | E1 | 2,120 |
| 12/2018 | S.S. N° 14 "Triestina" Interventi di messa in sicurezza di un tratto della S.R. 14 dal km 100,900 al km 101,900 con la realizzazione di un percorso ciclo - pedonale | Friuli Venezia Giulia | E1 | 0,930 |
| 98/2017 | Piste ciclabili (completamento attuazione Piano regionale) | Lazio | E1 | 10,000 |
| 98/2017 | Ciclovía Adriatica: Ponte ciclopeditone sul fiume Chienti | Marche | E1 | 2,000 |
| 98/2017 | Ciclovía Adriatica: Ponte ciclopeditone sul fiume Cesano | Marche | E1 | 2,000 |
| 98/2017 | Interconnessione valliva: Ciclovía turistica del Metauro | Marche | E1 | 4,500 |
| 98/2017 | Interconnessione valliva: Ciclovía turistica del Foglia | Marche | E1 | 3,500 |
| 98/2017 | Interconnessione valliva: Completamento Ciclovía turistica dell'Esino | Marche | E1 | 7,100 |
| 98/2017 | Interconnessione valliva: Ciclovía turistica dell'Aso | Marche | E1 | 3,300 |
| 98/2017 | Interconnessione valliva: Ciclovía turistica del Tenna | Marche | E1 | 3,300 |
| 12/2018 | Ciclovía di collegamento dal Ponte sul fiume Tronto al Parco Naturale della Sentina | Marche | E1 | 1,500 |
| 12/2018 | Ciclovía Pesaro-Unione Pian del Bruscolo | Marche | E1 | 2,000 |
| 12/2018 | Tratti di Ciclovie di interesse regionale e nazionale (ciclovía dell'Arno, ciclovía Tirrenica, ciclovía Francigena ecc.) | Toscana | E1 | 2,610 |
| 98/2017 | Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica e Ciclopista Tirrenica | Toscana | E1 | 5,000 |
| 98/2017 | Realizzazione di percorsi pedonale e ciclabili e sistemi di accesso ai centri storici | Umbria | E1 | 7,000 |
| 98/2017 | Lavori di completamento di un tratto di pista ciclabile tra Saint Marcel e Fénis | Valle d'Aosta | E1 | 1,400 |
| 12/2018 | Realizzazione pista ciclabile lungo il canale Siloncello per il collegamento della ciclovía lunga delle Dolomiti – Tratta Quarto d'Altino – Portograndi, al Polo Archeologico di Altino | Veneto | E1 | 0,600 |
| 12/2018 | Realizzazione della pista ciclabile Castion Veronese – Costermano - Albarè | Veneto | E1 | 1,250 |
| 12/2018 | Pista ciclabile S.S. 516 dal km 10+450 (Via Pertini) al km 11+550 (confine territorio comunale) lungo la via Romea. Terzo stralcio | Veneto | E1 | 0,810 |
| 12/2018 | Progetto integrato per la valorizzazione turistica del sistema fluviale della sinistra PO. Secondo stralcio | Veneto | E1 | 1,400 |
| 12/2018 | Realizzazione di connessione di piste ciclabili per uno sviluppo turistico sostenibile in aree di pregio ambientale e culturale nella Federazione del Camposanpieresese | Veneto | E1 | 1,560 |
| 12/2018 | Pista ciclabile "Massa Superiore" di collegamento tra il Comune di Castelmassa e Castelnovo Bariano | Veneto | E1 | 1,445 |

| | | | | |
|-------------------------------------|--|--------|----|---------------|
| 12/2018 | Green Tour – Realizzazione Pista Ciclabile sul sedime del ex Ferrovia Militare Treviso – Ostiglia – primo stralcio nel Tratto della Provincia di Vicenza | Veneto | E1 | 1,800 |
| 12/2018 | Progetto integrato per la valorizzazione del sistema fluviale della destra Adige. | Veneto | E1 | 1,800 |
| 12/2018 | Greenway del Fiume Sile. Da borgo a borgo | Veneto | E1 | 0,900 |
| 12/2018 | Realizzazione di un percorso ciclo-pedonale di collegamento tra le piste dei canali Biffis e Camuzzoni | Veneto | E1 | 1,800 |
| TOTALE SETTORE DI INTERVENTO | | | | 81,625 |

2.1.4 Area tematica 07: *Trasporti e Mobilità*. Settore di Intervento 07.01-*Trasporto stradale* (Asse tematico A: *Interventi stradali*** e interventi relativi alle Strade **dell'Asse tematico E: *Altri interventi*** del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020).**

Nell'ambito dell'Area tematica 07- *Trasporti e Mobilità* e del Settore di Intervento 07.01-*Trasporto stradale* sono stati ricondotti gli interventi di cui all'Asse tematico A (*Interventi stradali*) e gli interventi stradali dell'Asse E – *Altri interventi* del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020.

Con un'estensione della rete stradale in Italia pari a 179.024 km, di cui 5.872 di autostrade affidate a 24 concessionarie, e 25.566 Km, di cui 937 di autostrade, affidati ad Anas, le infrastrutture stradali rappresentano un asset significativo e strategico per il sistema-Paese. Inoltre, le analisi a livello mondiale ci dicono che il parco mezzi giornaliero (ad inizio 2014 pari a ca. 43 milioni di automezzi) è destinato ad aumentare.

Occorre, altresì, evidenziare che per molte zone del nostro territorio nazionale la mobilità su strada, specie su quelle secondarie appartenenti alla rete regionale e locale, rappresenta l'unica forma di accessibilità per evitare l'isolamento di vasti strati di popolazione, nonché per importanti realtà e distretti produttivi. È fondamentale che le politiche infrastrutturali, pur focalizzate sulla connettività dei principali nodi del Paese, garantiscano livelli minimi di accessibilità anche alle aree più periferiche.

Ne deriva l'esigenza di valorizzare il patrimonio infrastrutturale esistente attraverso le seguenti azioni:

- Completamenti di itinerari già programmati;
- Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale, finalizzati a risolvere criticità riconducibili al congestionamento in corrispondenza dei nodi urbani, riducendo strozzature e colli di bottiglia;
- Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio, contribuendo a ridurre l'isolamento di importanti strati della popolazione;
- Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture.

Principi e criteri di selezione degli interventi

I criteri di selezione delle operazioni sono impostati nel rispetto dei seguenti principi legati alle politiche trasversali dell'Unione Europea:

- Principio di non discriminazione e della parità fra uomini e donne – L'art. 19 del TFUE e l'art. 7 del Regolamento (UE) n. 1303/2013 regolano l'integrazione della prospettiva di genere e non discriminazione, prevedendo l'obbligo per la Commissione e gli Stati membri di prevenire qualsiasi discriminazione fondata sul sesso o l'orientamento sessuale, l'età, l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità.
- Principio dello sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente – Conformemente all'articolo 11 e all'articolo 191, paragrafo 1, TFUE e nel rispetto delle indicazioni di cui all'art. 8 del Reg. (CE) 1303/2013, nella preparazione ed esecuzione dei programmi devono essere promossi gli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, l'impiego efficiente delle risorse, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento ai medesimi, la protezione della biodiversità, la resilienza alle catastrofi, nonché la prevenzione e la gestione dei rischi.

I criteri di selezione risultano, quindi, articolati nelle seguenti tipologie:

1. Requisiti di ammissibilità formale e sostanziale, ovvero quei requisiti di eleggibilità delle operazioni che rappresentano elementi imprescindibili dal punto di vista amministrativo e di rispetto della normativa nazionale e comunitaria.
2. Criteri di valutazione in grado di favorire la selezione di operazioni che concorrano:
 - al raggiungimento dei risultati attesi con riferimento all'obiettivo specifico della pertinente priorità (efficacia);
 - al raggiungimento del risultato con il minor dispendio di costi (efficienza attuativa);
 - a garantire la più adeguata qualità progettuale intrinseca, innovatività ed integrazione con altri interventi.

Criteri di ammissibilità formale

- Rispetto delle scadenze ove pertinente;
- Assenza di duplicazione di finanziamenti provenienti da altri fondi comunitari, nazionali e regionali.

Criteri di ammissibilità sostanziale

- Comprovato rispetto della normativa vigente in materia ambientale, di appalti pubblici e di aiuti di Stato.
- Esistenza di un cronoprogramma afferente all'intero iter di attuazione.

Criteri di valutazione

- Maturità progettuale;
- Coerenza strategica degli interventi con la programmazione nazionale e regionale;
- Congruità dei tempi di realizzazione esposti nel cronoprogramma;
- Capacità di raggiungere i target di realizzazione previsti dal Piano;
- Possibilità di attrarre risorse private e/o capitali aggiuntivi.

Risultati attesi

OS2: il miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate; il rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari alla rete TEN-T.

Tutti gli interventi vengono affidati nel pieno rispetto delle norme comunitarie, nazionali e regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile, in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuto, concorrenza e ambiente.

Quadro finanziario

Come previsto dalla Delibera CIPESS n. 3 del 2021 “Fondo sviluppo e coesione. Approvazione del Piano sviluppo e coesione del Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili”, le risorse finanziarie assegnate all’area tematica e al settore di intervento in questione ammontano a:

- **6.606,298** mln/€.

Per la descrizione di dettaglio degli interventi si rimanda alle schede intervento allegate al Piano che forniscono informazioni circa:

- tempi di attuazione;
- cronoprogramma dei lavori e tempi di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti;
- piano finanziario, con indicazione del fabbisogno programmatico annuale e relativa articolazione su tutte le annualità fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020;
- indicazione delle altre risorse utilizzate oltre il FSC;
- indicazione delle modalità per l’attuazione degli interventi.

Beneficiari ed eventuali soggetti attuatori.

Amministrazioni pubbliche ed Enti locali; Società pubbliche e/o private concessionarie di servizi pubblici; come indicato nelle singole schede-intervento.

Per il dettaglio degli indicatori di output e di risultato afferenti all'area tematica e al settore di intervento in questione, si rimanda al paragrafo 2.2 del presente documento.

Segue l'elenco degli interventi ricondotti all'Area tematica 07- Trasporti e mobilità e al settore di intervento 07.01 – Trasporto stradale e di cui all'Asse A e all'Asse E (Strade) del PO FSC Infrastrutture 14-20.

| Area Tematica | | 07 - "Trasporti e mobilità" | | |
|-----------------------|---|------------------------------|---|---------------------------|
| Settore di intervento | | 07.01 - "Trasporto stradale" | | |
| Delibera CIPE | Titolo intervento | Regione | Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020 | Risorse finanziarie (ML€) |
| 54/2016 | SS 80 - Tratta stradale Teramo - Mare: Variante alla SS 80 dalla A14 (Mosciano S. Angelo) alla SS 16 (Giulianova) - 4° Lotto | Abruzzo | A1 | 85,000 |
| 54/2016 | S.S. 16 dir. C - S.S. n. 714 - Collegamento dell'Asse Attrezzato di Pescara e Adeguamento svincolo SS. 714 - Pescara Sud | Abruzzo | A1 | 15,000 |
| 12/2018 | Completamento e valorizzazione dell'accesso pescarese al versante occidentale della Majella –S.P.64 | Abruzzo | A1 | 2,000 |
| 54/2016 | SS 17 -Tronco Antrudoco - Navelli Adeguamento del tratto San Gregorio - S.Pio delle Camere da Km 45+00 a Km 58+00 (Progettazione e realizzazione dell'opera) | Abruzzo | A2 | 81,630 |
| 54/2016 | SS 16 - Variante di Vasto (Casalbordino - San Salvo Marina) | Abruzzo | A2 | 6,000 |
| 12/2018 | Mobilità, viabilità e parcheggi nel territorio di Ovindoli | Abruzzo | E1 | 2,000 |
| 12/2018 | Mobilità, viabilità e parcheggi nel territorio di Rocca di Mezzo | Abruzzo | E1 | 2,000 |
| 12/2018 | Mobilità, viabilità e parcheggi nel territorio di Rocca di Cambio | Abruzzo | E1 | 2,000 |
| 54/2016 | R.A.5 e SS407 - Riquilificazione RA 5 e SS 407 "Basentana" – Completamento (una parte inserita nel I Addendum) | Basilicata | A1 | 161,150 |
| 98/2017 | Corridoio Potenza Tito Brienza - A3 - Lagonegrese con prolungamento alla Melfi - Candela - SS658 Nuovo itinerario Potenza Melfi (2° stralcio e 3° stralcio) e Riquilificazione Strada Provinciale Melfi - Innesto SS655 | Basilicata | A1 | 64,270 |
| 98/2017 | Riquilific. RA 5 e SS 407 "Basentana" – Completamento Una parte di intervento è inserita nel PO | Basilicata | A1 | 52,770 |
| 12/2018 | Infrastrutture stradali - Rete stradale infraregionale. Strada Serrapontina; Strada prov.le "del Carpinello"; Strada prov.le "collegamento diga Acerenza-Forenza con SS 658 Potenza/Melfi" completamento; Interventi vari su viabilità Area Interna "Marmo Platano" | Basilicata | A1 | 20,600 |
| 54/2016 | SS 658 Nuovo itinerario Potenza-Melfi lavori di messa in sicurezza del tracciato stradale in tratti saltuari tra i KM 0+000 e il Km 48+131- 2° e 3° Stralcio A | Basilicata | A2 | 54,000 |

| | | | | |
|---------|--|------------|----|---------|
| 54/2016 | Collegamento mediano Murgia - Pollino Matera - Ferrandina - Pisticci (stralcio) | Basilicata | A2 | 4,800 |
| 54/2016 | Lavori di costruzione di tratti in variante in galleria per l'eliminazione del pericolo di caduta massi in località Acquafredda e Cersuta (Maratea) - 1° Stralcio "Acquafredda 1" Lotto 2 | Basilicata | A2 | 20,000 |
| 54/2016 | Progettazione esecutiva e realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria sulle strade comunali e provinciali poste in adiacenza e/o in interconnessione con l'autostrada del mediterraneo (ex Salerno Reggio Calabria) - Protocollo di Intesa area Pollino | Basilicata | A2 | 17,000 |
| 98/2017 | Nuovo itinerario Potenza-Melfi - Lavori di messa in sicurezza del tracciato stradale in tratti saltuari tra i km 0+000 e il km 48+131 - 1° Stralcio C | Basilicata | A2 | 3,000 |
| 98/2017 | Lavori di messa in sicurezza del tracciato stradale in tratti saltuari tra i km 0+000 e 48+131 - 2° Stralcio ulteriori esigenze finanziarie - 1° Stralcio B- ulteriori esigenze | Basilicata | A2 | 2,960 |
| 54/2016 | Collegamento A3 - svincolo di S. Mango d'Aquino- SS 18 | Calabria | A1 | 15,000 |
| 54/2016 | Collegamento A3 -Svincolo Rosarno- Porto di Gioia Tauro | Calabria | A1 | 10,000 |
| 54/2016 | SS 182 - Tronco 2°: Lavori di costruzione della variante alla SS 182 - Lotto unico da Vazzano a Vallelonga | Calabria | A1 | 128,450 |
| 54/2016 | SS 106 Jonica - Lavori di realizzazione dell'asta di collegamento in dx idraulica del torrente Gerace tra la SS 106 VAR/B (svincolo Gerace) e la SS 106 al km 97+050 - prolungamento Locri | Calabria | A1 | 40,000 |
| 54/2016 | Strada Longobucco - Mirto - Crosia; completamento - raccordo SS 106: collegamento viario Ponte di Cropolati - SS 106 Jonica Mirto - V Lotto | Calabria | A1 | 21,800 |
| 98/2017 | SS 106 Jonica - Lavori di costruzione della Variante all'abitato di Palizzi Marina - Lotto 2 dal Km 49+485 al Km 51+750 (ex UC9) Secondo stralcio Funzionale - Completamento Carreggiata SUD | Calabria | A1 | 97,710 |
| 98/2017 | Variante di Caulonia dal km 118+650 al km 121+500 | Calabria | A1 | 90,000 |
| 98/2017 | Collegamento dello svincolo di Montalto Uffugo alla S.S. n. 660 | Calabria | A1 | 30,000 |
| 98/2017 | Collegamento dalla SS. 106 Jonica d al Santuario della Madonna di Polsi | Calabria | A1 | 20,000 |
| 54/2016 | Collegamento tra lo svincolo di Mileto e la viabilità esistente - Paravati | Calabria | A2 | 20,000 |
| 54/2016 | SS 268 - Lavori di raddoppio da 2 a 4 corsie della statale dal km 19+550 al km 29+289 in corrispondenza dello svincolo di Angri 1° lotto, dal km 19+550 al km 23+100, Svincolo di Boscoreale compreso. | Campania | A1 | 80,000 |

| | | | | |
|---------|--|----------|----|---------|
| 54/2016 | SS 268 - Lavori di raddoppio da 2 a 4 corsie della statale dal km 19+550 al km 29+289 i in corrispondenza dello svincolo di Angri 2° lotto dal km 23+100 al km 29+289 in corrispondenza allo svincolo di Angri | Campania | A1 | 104,000 |
| 54/2016 | SS 268 "del Vesuvio" - Lavori di costruzione del 3° tronco e del nuovo svincolo di Angri di innesto sulla A3 Napoli – Salerno (completamento svincolo) | Campania | A1 | 3,500 |
| 54/2016 | SS 268 "del Vesuvio" - Lavori di costruzione del 3° tronco e del nuovo svincolo di Angri di innesto sulla A3 Napoli – Salerno (completamento viabilità interconnessa I stralcio) | Campania | A1 | 1,500 |
| 54/2016 | Strada - SSV Fondovalle Isclero - Lavori di completamento funzionale dell'arteria in direzione Valle Caudina - S.S. n. 7 Appia | Campania | A1 | 9,300 |
| 54/2016 | Strada a s.v. "Fondovalle Vitulanese" - Lavori di completamento dell'arteria in direzione "Valle Caudina – SS. 7 Appia" 3° lotto (ex 4° lotto) e bretella di collegamento alla SS. 7 Appia | Campania | A1 | 45,560 |
| 54/2016 | Ex ss 87 var Completamento carreggiata Nord da Frattamaggiore ad Orta di Atella | Campania | A1 | 30,000 |
| 54/2016 | Lavori di ripristino e completamento della variante lungo la SS 447 di Palinuro tra il Km 15+000 e il km 18+500 per il superamento del tratto in frana fra Ascea e Pisciotta - completamento | Campania | A1 | 11,000 |
| 54/2016 | Fondo valle Calore - completamento | Campania | A1 | 23,000 |
| 54/2016 | Strada a scorrimento veloce del Vallo di Lauro con l'Autostrada Caserta -Salerno (A30)- Completamento | Campania | A1 | 38,000 |
| 98/2017 | Completamento 1° lotto della SS 372 "Telesina" | Campania | A1 | 133,750 |
| 98/2017 | Completamento viabilità retroporto SALERNO - II lotto porta ovest | Campania | A1 | 60,000 |
| 98/2017 | SS 112 "Fortorina" - seconda parte, 1 stralcio | Campania | A1 | 50,000 |
| 12/2018 | Copertura trincerone ferroviario ovest - realizzazione nuovi parcheggi di interscambio | Campania | A1 | 35,000 |
| 54/2016 | Programma d'intervento sul sistema della viabilità per migliorare il servizio di tipo metropolitano nell'Agro Nocerino - Sarnese | Campania | A2 | 100,000 |
| 54/2016 | Conferimento caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della SS 7 e 7 Bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. - 1°lotto 1° stralcio dallo svincolo di Fratte (A3) allo svincolo di Baronissi compreso. | Campania | A2 | 123,000 |
| 54/2016 | Realizzazione di un collegamento veloce fra l'autostrada A3 "SA-RC (svincolo Contursi)" e l'autostrada A16 (svincolo Grottaminarda) - II lotto "Lioni - S.Angelo L." | Campania | A2 | 65,000 |

| | | | | |
|---------|---|----------------|----|--------|
| 54/2016 | SSV Fondo Valle Tammaro – S.Croce del Sannio – Castelpagano - Colle S. - 1° lotto funzionale - II stralcio | Campania | A2 | 24,170 |
| 54/2016 | SS 6 VAR - Variante alla SS 6 "Casilina" di circumpollazione Vairano Scalo. | Campania | A2 | 6,000 |
| 54/2016 | Analisi, monitoraggio e interventi per opere infrastrutturali delle reti viarie Regionale | Campania | A2 | 15,000 |
| 54/2016 | Strada - Asse attrezzato Valle Caudina - Pianodardine - Realizzazione della Tangenziale delle aree interne | Campania | A3 | 79,080 |
| 12/2018 | Strada di collegamento area interna del Fortore con S.S. 90 bis. Lavori per la costruzione della strada di collegamento Foiano V.F. – S.S. 90 bis (1° tronco) – tratto S.P. 169 – contrada Ganto/Calcarella – S.P. 88 | Campania | A3 | 37,300 |
| 54/2016 | Fondo per la progettazione di interventi sui sistemi di mobilità | Campania | E1 | 40,000 |
| 54/2016 | Interventi sul sistema stradale a servizio del litorale Domizio. Programma di interventi per il miglioramento della rete stradale a servizio delle attività antropiche ricadenti nell'area del litorale Domizio | Campania | E1 | 35,000 |
| 54/2016 | Interventi sulle infrastrutture stradali a supporto delle Universiadi | Campania | E1 | 13,000 |
| 54/2016 | Nuova rotatoria su SS. 16 in Comune di S. Giovanni in Marignano (RN) | Emilia Romagna | A1 | 0,620 |
| 54/2016 | Completamento viabilità di via Brenta in Comune di S. Giovanni in Marignano (RN) | Emilia Romagna | A1 | 0,880 |
| 54/2016 | 1° e 2° lotto della Nuova Via Emilia tra Forlì tangenziale e Cesena secante con attraversamento dei Comuni di Forlimpopoli e Bertinoro | Emilia Romagna | A1 | 7,000 |
| 12/2018 | Allargamento della via Bondanello in Comune di Castel Maggiore (BO) | Emilia Romagna | A1 | 1,000 |
| 12/2018 | Interventi funzionali all'accesso nord all'interporto di Bologna | Emilia Romagna | A1 | 2,000 |
| 54/2016 | Interventi in Comune di Rimini finalizzati al miglioramento dei flussi di transito su infrastrutture statali e provinciali | Emilia Romagna | A2 | 15,130 |
| 54/2016 | Manutenzione straordinaria strade comunali di montagna | Emilia Romagna | A2 | 7,000 |
| 54/2016 | Messa in sicurezza SP 35 all'interno del centro abitato di Sant'Andrea in Casale – fraz. Del Comune di San Clemente (Rn)-1° stralcio | Emilia Romagna | A2 | 0,230 |
| 54/2016 | SS 45 Ammodernamento del tratto Rio Cernusca - Rivergaro (stralcio) | Emilia Romagna | A2 | 15,000 |
| 54/2016 | Ripristino viabilità comunali in Comune di San Gemignano (RN) | Emilia Romagna | A2 | 0,150 |
| 54/2016 | Restyling Piazza Boccioni e nuova pavimentazione nel centro storico di Morciano di Romagna (RN) | Emilia Romagna | A2 | 0,570 |
| 54/2016 | SS 9 – Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini e rotatoria via Italia | Emilia Romagna | A2 | 11,180 |
| 54/2016 | SS 67 adeguamento da Classe al Porto di Ravenna | Emilia Romagna | A2 | 20,000 |
| 54/2016 | Collegamento SS9 località S. Giovanni in Compito- casello A14 Valle del Rubicone | Emilia Romagna | A2 | 7,000 |

| | | | | |
|---------|---|-----------------------|----|---------|
| 12/2018 | Interventi in Comune di Rimini finalizzati al miglioramento dei flussi di transito su infrastrutture statali e provinciali | Emilia Romagna | A2 | 1,700 |
| 12/2018 | Rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada provinciale 513R nel tratto ricadente in Comune di Vetto al km 41+600 – 1° lotto (RE) | Emilia Romagna | A2 | 0,300 |
| 54/2016 | Nuova rotatoria tra la S.P. 13 di Campogalliano e S.C. Fornace in Comune di Campogalliano | Emilia Romagna | A3 | 0,330 |
| 54/2016 | Tangenziale di Fogliano (RE) – 1° lotto | Emilia Romagna | A3 | 5,000 |
| 54/2016 | Riqualificazione di via Gardizza (SP 59) Conselice (RA) | Emilia Romagna | A3 | 3,000 |
| 54/2016 | Tangenziale sud di Formigine (Mo) | Emilia Romagna | A3 | 5,420 |
| 54/2016 | SP467R MO Pedemontana- 4° stralcio 3° lotto - tratto B: SP17- via Gualinga e 4° stralcio 4° lotto: via Gualinga – via Montanara | Emilia Romagna | A3 | 11,850 |
| 54/2016 | IV stralcio nuova viabilità Sud di Fidenza per il collegamento casello A1 - SS9 Via Emilia - ospedale di Vaio – Salsomaggiore Terme | Emilia Romagna | A3 | 1,000 |
| 54/2016 | Nuovo collegamento SP 5 - zuccherificio Co.Pro.B. In comune di Minerbio e rotatorie su via Ronchi | Emilia Romagna | A3 | 2,000 |
| 54/2016 | Riqualificazione ponte sul fiume Taro nei comuni di Parma, Noceto e Fontevivo | Emilia Romagna | A3 | 1,500 |
| 54/2016 | SS 52 - Lavori di costruzione della variante tra i KM 41+600 e 44+400 in località Passo della Morte - "Galleria San Lorenzo" | Friuli Venezia Giulia | A2 | 10,500 |
| 54/2016 | SS 202 - Lavori di costruzione di un nuovo svincolo per il nuovo polo ospedaliero Burlo - Cattinara | Friuli Venezia Giulia | A2 | 5,500 |
| 54/2016 | SS 52bis - Ristrutturazione della statale: 1° Lotto funzionale tra il km 3+000 e il km 8+000 - Variante di Tolmezzo | Friuli Venezia Giulia | A2 | 32,920 |
| 98/2017 | SR 355 - Variante esterna all'abitato di Rigolato in mezzacosta, trincea a 3 ponti | Friuli Venezia Giulia | A2 | 9,300 |
| 12/2018 | Lavori di realizzazione di una rotatoria all'incrocio fra la S.S. 13 "Pontebbana" al km 122+050 e la strada comunale denominata "Via Basaldella" in Comune di Campoformido. | Friuli Venezia Giulia | A2 | 0,950 |
| 12/2018 | Comune di Udine. Riorganizzazione viabilità di Viale Venezia. Realizzazioni di rotatorie stradali | Friuli Venezia Giulia | A2 | 1,000 |
| 54/2016 | SS 675 - Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte Tratta Monte Romano est - Civitavecchia | Lazio | A1 | 200,000 |
| 54/2016 | SS. 675 tratto Aurelia Cinelli stralcio Monteromano Est-Cinelli (tronco 3°- lotto 1° -stralcio B) | Lazio | A1 | 13,600 |
| 54/2016 | SS4 - Adeguamento della piattaforma stradale e messa in sicurezza dal km 64+000 al km 70+800 | Lazio | A2 | 4,400 |
| 98/2017 | Superstrada Orte-Civitavecchia (tratta Cinelli-Monteromano) | Lazio | A1 | 49,440 |
| 54/2016 | Altri interventi stradali di interesse regionale | Lazio | A3 | 23,300 |

| | | | | |
|---------|---|-----------|----|---------|
| 54/2016 | SS1 -Viabilità di accesso all'Hub Portuale di La Spezia - Variante alla S.S. 1 "Aurelia" - 3° Lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale – 3 Stralcio funzionale C dallo svincolo di via San Venerio allo svincolo Melara | Liguria | A2 | 50,500 |
| 54/2016 | SS 1 - Viabilità di accesso all'Hub portuale di Savona - Interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albissola e i porti di Savona e Vado Variante alla SS 1 Aurelia bis nel tratto tra Savona/torrente Letimbro e Savona/casello autostradale | Liguria | A2 | 7,000 |
| 54/2016 | Collegamento tra il raccordo autostradale e la sponda destra del Fiume Magra - Ponte di Ceparana | Liguria | A3 | 11,600 |
| 98/2017 | Collegamento tra il raccordo autostradale e la sponda destra del Fiume Magra – Ponte di Ceparana | Liguria | A3 | 3,500 |
| 54/2016 | Collegamento tra il raccordo autostradale e la sponda destra del Fiume Magra – Tratto Comune di Santo Stefano | Liguria | A3 | 0,400 |
| 54/2016 | SS 340 - Variante alla Tremezzina | Lombardia | A2 | 190,000 |
| 54/2016 | SS 341 - Lavori di costruzione del collegamento stradale tra Samarate ed il confine con la provincia di Novara. Tratto compreso tra l'autostrada A8 e la SS 527 in Comune di Vanzaghella 2° stralcio tra il km 0+000 e il km 6+500 | Lombardia | A2 | 2,500 |
| 54/2016 | SS 39 - SS 42 Variante est di Edolo | Lombardia | A2 | 60,000 |
| 54/2016 | SS 12 Adattamento a ponte stradale del ponte ferroviario sul Po ad Ostiglia | Lombardia | A2 | 3,500 |
| 54/2016 | SS4 -Tratto Trisungo-Acquasanta: 2° lotto dal Km 155+400 (galleria "Valgarizia") al km 159+000 | Marche | A2 | 4,500 |
| 98/2017 | SS4 -Tratto Trisungo-Acquasanta: 2° lotto dal Km 155+400 (galleria "Valgarizia") al km 159+000 | Marche | A2 | 10,000 |
| 54/2016 | E78 S.G.C. Grosseto Fano - Tratto Selci Lama (E45) - S.Stefano di Gaifa. Adeguamento a 2 corsie del tratto della variante di Urbania | Marche | A2 | 8,000 |
| 98/2017 | Intervento di ottimizzazione della viabilità della SP 207 | Marche | A2 | 1,000 |
| 98/2017 | Intervento di ammodernamento della viabilità della Mezzina - I stralcio - IV lotto | Marche | A2 | 11,100 |
| 12/2018 | Opere di potenziamento infrastrutture esterne al nuovo polo INRCA -adeguamento e potenziamento viabilità esistente | Marche | A2 | 0,600 |
| 98/2017 | Opere di potenziamento infrastrutture esterne al nuovo polo INRCA -adeguamento e potenziamento viabilità esistente | Marche | A2 | 3,600 |
| 12/2018 | Realizzazione Bretella di collegamento tra Z.I. Castelfidardo e Z.I. Squartabue - tratto ricadente nel Comune di Recanati | Marche | A2 | 0,850 |
| 12/2018 | Realizzazione nuova rotonda tra S.P. n. 3 e Via delle Querce | Marche | A2 | 0,300 |
| 12/2018 | Rotatoria intersezione tra SS 16 e SP 23 | Marche | A2 | 0,950 |
| 12/2018 | Realizzazione Bretella collegamento zona industriale artigianale "Barca" | Marche | A2 | 0,145 |

| | | | | |
|---------|---|--------------|----|--------|
| 12/2018 | Rotatoria località villa Musone di Loreto | Marche | A2 | 0,155 |
| 98/2017 | Intervalliva di Macerata e allaccio funzionale alla città - tratto Pieve - Mattei | Marche | A3 | 3,000 |
| 98/2017 | Intervalliva Tolentino - San Severino Marche | Marche | A3 | 10,000 |
| 98/2017 | Viabilità di adduzione al nuovo Ospedale unico Marche Nord | Marche | A3 | 20,000 |
| 98/2017 | Viabilità di collegamento della vallata dell'Esino con il nuovo ospedale di Jesi | Marche | A3 | 1,500 |
| 98/2017 | Viabilità di adduzione al nuovo Ospedale di Macerata | Marche | A3 | 1,000 |
| 98/2017 | Realizzazione di viabilità di adduzione e collegamento - nuovo ospedale di Fermo | Marche | A3 | 3,800 |
| 98/2017 | Ammodernamento della S.P.203 "Corta per Torre" | Marche | A3 | 0,700 |
| 98/2017 | Ammodernamento della S.P.204 "Lungotenna" | Marche | A3 | 5,000 |
| 98/2017 | Razionalizzazione intersezione tra la S.P.219 "Ete Morto" e la S.P.9 "Campiglione" | Marche | A3 | 0,700 |
| 98/2017 | Realizzazione della rotatoria intersezione tra la S.P.224 "Paludi" e la S.S.16 "Adriatica" | Marche | A3 | 0,800 |
| 98/2017 | Realizzazione di una rotatoria nell'intersezione tra la S.P. n. 2 "Sirolo-Senigallia" al Km 8+390 e la S.C. "Via Sbrozzola" - Comune di Camerano | Marche | A3 | 1,300 |
| 98/2017 | Realizzazione nuova viabilità tra via della Sbrozzola e SP 361 e realizzazione nuova rotatoria su intersezione via della Sbrozzola con SP 361 | Marche | A3 | 2,485 |
| 98/2017 | Realizzazione nuova rotatoria su intersezione via della Sbrozzola con SS16 | Marche | A3 | 0,615 |
| 98/2017 | Realizzazione nuovo viadotto n.164 su A14 - Comune di Camerano o realizzazione di viabilità alternativa | Marche | A3 | 1,500 |
| 98/2017 | Realizzazione nuovo viadotto n.166 su A14 - Comune di Camerano o viabilità alternativa | Marche | A3 | 1,500 |
| 98/2017 | Viabilità di collegamento della Vallata del Potenza a Macerata e al nuovo ospedale | Marche | A3 | 8,500 |
| 12/2018 | Viabilità di collegamento della Vallata del Potenza a Macerata e al nuovo ospedale | Marche | A3 | 1,500 |
| 12/2018 | Completamento piattaforma logistica parco intermodale in prossimità dello scalo ferroviario | Molise | A1 | 1,650 |
| 54/2016 | Collegamento tra SS 85 Variante di Venafro all'A1 | Molise | A2 | 5,000 |
| 54/2016 | SS 17 - Lotto 0 di collegamento tra Bivio di Pesche al km 181+500 della SS 17 ed il Lotto 1 della SSV Isernia-Castel di Sangro | Molise | A2 | 1,500 |
| 12/2018 | "Strada di Collegamento del centro urbano di Castellino del Biferno alla Piana d'Ischia" e "Svincolo su F.V. Biferno" nei comuni di Castellino del Biferno e Lucito | Molise | A3 | 2,000 |
| 12/2018 | Strada provinciale "ISTONIO SANGRINA - DIRAMAZIONE" | Molise | A3 | 2,000 |
| 98/2017 | SS 49 della Val Pusteria - Circonvallazione di Chienes | P.A. Bolzano | A3 | 25,500 |

| | | | | |
|---------|---|--------------|----|---------|
| 98/2017 | Risanamento e ampliamento di strade in zone rurali e progetti di acqua potabile e antincendio | P.A. Bolzano | A3 | 12,500 |
| 98/2017 | Sistemazione Ponte Ceggio al km 10,205 della SP 65 | P.A. Trento | A3 | 1,200 |
| 98/2017 | “Ristrutturazione e sistemazione del “Pont del Lejia” sulla SS 48 “delle Dolomiti” | P.A. Trento | A3 | 1,150 |
| 98/2017 | Sistemazione Pent del Peles sulla SS 641 | P.A. Trento | A3 | 1,450 |
| 98/2017 | Sistemazione Ponte sul Rio Regnana sulla SP 71 | P.A. Trento | A3 | 0,950 |
| 54/2016 | Collegamento tra l' A4 (Torino - Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e l' A26 (Genova Voltri - Gravellona) in località Ghemme. Lotto 1 stralcio 2 | Piemonte | A1 | 124,700 |
| 98/2017 | Completamento della sistemazione superficiale del Passante Ferroviario nel tratto compreso tra via Breglio e corso Grosseto e connessione del nuovo viale della Spina con il raccordo autostradale Torino-Caselle | Piemonte | A2 | 10,000 |
| 54/2016 | Recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia mediante interventi di manutenzione . Lotto 3 – S.S. 16 innesto primo lotto Foggia Cerignola al km 16+540 della SS673 | Puglia | A1 | 28,990 |
| 54/2016 | Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S. n. 673 (ex S.S. n. 16) - Lotto 2 - S.S. n. 673 dal casello autostradale al KM 23+650 | Puglia | A1 | 48,520 |
| 54/2016 | Recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia mediante interventi di manutenzione . Lotto 1 – S.S. 673 (ex SS16) dal km 16+540 al km 23+650) | Puglia | A1 | 34,570 |
| 54/2016 | Itinerario Bradanico-Salentino Tratto compreso tra la S.S.V. Taranto-Grottaglie e Manduria. Lavori di completamento funzionale del lotto 3° - stralcio 2° e 3° | Puglia | A1 | 25,000 |
| 54/2016 | Itinerario Bradanico-Salentino. Ammodernamento del tronco Manduria - Lecce. Completamento funzionale della Variante di S. Pancrazio Salentino - Lotto 1° - 2° stralcio | Puglia | A1 | 24,800 |
| 54/2016 | SS 100- Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B | Puglia | A1 | 59,500 |
| 12/2018 | SS 100- Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B | Puglia | A1 | 24,500 |
| 54/2016 | Lavori di costruzione della Circonvallazione Ovest all'abitato di Martina Franca | Puglia | A1 | 35,000 |
| 54/2016 | Terzo lotto Tangenziale sud di Taranto | Puglia | A1 | 50,700 |
| 12/2018 | Tangenziale Est di San Severo (lotto 2) - tratto di collegamento con il casello autostradale ed il Km 650+500 della SS 16 | Puglia | A1 | 15,500 |

| | | | | |
|---------|---|----------|----|---------|
| 54/2016 | Tangenziale Est di San Severo (lotto 2) - tratto di collegamento con il casello autostradale ed il Km 650+500 della SS 16 | Puglia | A1 | 3,300 |
| 54/2016 | "Adeguamento della SP 23 dall'intersezione con la SS100 all'intersezione con la SP 22" | Puglia | A2 | 14,000 |
| 54/2016 | Itinerario Bradanico Salentino - Realizzazione della variante all'abitato di Guagnano e Salice Salentino | Puglia | A2 | 20,630 |
| 54/2016 | SS 89 - Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio | Puglia | A2 | 67,840 |
| 54/2016 | SS 16 - Tratto Foggia S.Severo (progettazione e realizzazione dell'opera) | Puglia | A2 | 126,700 |
| 54/2016 | SS 16 Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso tra Bari e Mola con l'adozione della sezione stradale B (D.M. 5/11/2001) | Puglia | A2 | 17,500 |
| 54/2016 | Messa in sicurezza del ponte su Lama Paterna nel Comune di Bisceglie | Puglia | E1 | 5,000 |
| 98/2017 | Porto di Bari - Strada Camionale | Puglia | E1 | 90,000 |
| 12/2018 | Porto di Bari, strada camionale | Puglia | E1 | 7,000 |
| 54/2016 | Completamento ed adeguamento asse viario esistente SP. 92, collegamento del Porto Canale con il primo lotto nuova SS. 195 attraverso la strada privata ex Contivecchi | Sardegna | A1 | 12,000 |
| 54/2016 | SS 131 Completamento itinerario Sassari-Olbia - Potenziamento messa in sicurezza SS 131 dal km 192+500 al km 209+500 (1°lotto) | Sardegna | A1 | 54,600 |
| 54/2016 | Completamento itinerario Cagliari-Pula SS 195 collegamento con la SS 130 e Aeroporto di Cagliari Elmas. Opera connessa Nord | Sardegna | A1 | 61,000 |
| 54/2016 | SS 127 - Completamento circonvallazione di Tempio | Sardegna | A1 | 4,200 |
| 54/2016 | SS 127 "Settentrionale sarda". Tratto Scala Ruja -Tempio. 1° lotto - 2° stralcio - parte A: tratto Scala Ruja - Fumosa e bretella di collegamento all'attuale SS127 | Sardegna | A1 | 2,700 |
| 54/2016 | SS 198 - Interventi di completamento e adeguamento tratta Sadali-Villanovatulo | Sardegna | A1 | 30,000 |
| 54/2016 | SS 130 - Interventi di completamento ed adeguamento svincoli tratta Cagliari-Decimomannu | Sardegna | A1 | 50,000 |
| 98/2017 | Completamento itinerario Sassari - Olbia Potenziamento - messa in sicurezza SS 131 dal km 192+500 al km 209+500 - (1° lotto) | Sardegna | A1 | 20,000 |
| 98/2017 | Completamento itinerario Sassari - Olbia Potenziamento - messa in sicurezza SS 131 dal km 192+500 al km 209+500 - (2° lotto) | Sardegna | A1 | 15,800 |
| 98/2017 | Completamento itinerario Cagliari-Pula SS 195 - collegamento con la SS 130 e aeroporto di Cagliari Elmas - lotto 2 | Sardegna | A1 | 30,000 |

| | | | | |
|---------|--|----------|----|---------|
| 12/2018 | Collegamento alla provinciale Abbasanta – Buddusò - Olbia – S.S. 389 tratto Alà dei Sardi - Bivio Padru | Sardegna | A1 | 14,500 |
| 12/2018 | S.S. 291 - 1° lotto Alghero – Olmedo – Cantoniera Rudas | Sardegna | A1 | 25,000 |
| 54/2016 | Lavori di costruzione della Circonvallazione di Olbia | Sardegna | A2 | 78,200 |
| 54/2016 | S.S. 128 - lotto 0, bivio Monastir - bivio Senorbi - 1° stralcio | Sardegna | A2 | 3,300 |
| 98/2017 | SS130 Iglesiente - completamento e adeguamento svincoli Cagliari - Decimomannu | Sardegna | A2 | 30,000 |
| 98/2017 | Lavori di costruzione della Circonvallazione di Olbia | Sardegna | A2 | 11,800 |
| 54/2016 | Realizzazione della strada di collegamento Burcei - Sinnai - Maracalagonis - S.S. 125 | Sardegna | A3 | 29,400 |
| 54/2016 | SS 125 - Connessione tra SS 554 e la nuova SS 554 | Sardegna | A3 | 80,000 |
| 54/2016 | SS 626 - Completamento tangenziale di Gela tra la SS 117 bis e la SS 626 (Caltanissetta - Gela): Lotto 8° | Sicilia | A1 | 313,000 |
| 54/2016 | Realizzazione della terza corsia sulla Tangenziale di Catania (progettazione e realizzazione dell'opera) | Sicilia | A1 | 4,000 |
| 98/2017 | Completamento SS 121 Bolognetta (stralcio lavori) | Sicilia | A1 | 45,000 |
| 98/2017 | Itinerario PA-AG – SS 189 Tratto Bivio Manganaro – Confine Prov. Di Palermo (km0+000-km15+500). | Sicilia | A1 | 1,500 |
| 54/2016 | Strada a scorrimento veloce Licodia Eubea - A19 (SS n. 683). Tronco svincolo Regalsemi - innesto SS117 bis. Secondo Stralcio Funzionale completamento. Tratto B - da fine variante di Caltagirone ad innesto SS117 bis | Sicilia | A1 | 50,000 |
| 98/2017 | Strada a scorrimento veloce Licodia Eubea - A19 (SS n. 683). Tronco svincolo Regalsemi - innesto SS117 bis. Secondo Stralcio Funzionale completamento. Tratto B - da fine variante di Caltagirone ad innesto SS117 bis | Sicilia | A1 | 177,500 |
| 54/2016 | Collegamento viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 "di Chiaromonte" con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S. "Ragusana" | Sicilia | A1 | 97,257 |
| 98/2017 | Collegamento viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 "di Chiaromonte" con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S. "Ragusana" | Sicilia | A1 | 186,000 |
| 12/2018 | Collegamento viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 "di Chiaromonte" con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S. "Ragusana" | Sicilia | A1 | 104,000 |
| 54/2016 | SS n. 284 Occidentale Etnea - Ammodernamento del tratto Adrano-Catania: 1° lotto Adrano - Paternò | Sicilia | A1 | 87,231 |
| 54/2016 | SS n. 417. Miglioramento del servizio e innalzamento dei livelli di sicurezza dell'intero tracciato mediante interventi puntuali e diffusi di manutenzione straordinaria | Sicilia | A1 | 5,000 |

| | | | | |
|---------|---|---------|----|---------|
| 98/2017 | SS n. 417. Miglioramento del servizio e innalzamento dei livelli di sicurezza dell'intero tracciato mediante interventi puntuali e diffusi di manutenzione straordinaria | Sicilia | A1 | 99,400 |
| 98/2017 | S.S. n. 189 - Itinerario Agrigento-Palermo Sistemazione e messa in sicurezza dello svincolo al km 24 della S.S. 189 (sv. San Giovanni Gemini in località Tumarrano) | Sicilia | A1 | 17,150 |
| 54/2016 | SS 121 - Tratto Palermo - (A19) - rotatoria Bolognetta - sezione tipo C1 | Sicilia | A2 | 346,900 |
| 54/2016 | SS 113 - Collegamento SS 113 - SS 119: Variante di Alcamo - I lotto | Sicilia | A2 | 25,100 |
| 54/2016 | SS 115 - Variante nel tratto compreso fra lo svincolo di Vittoria Ovest e Comiso Sud | Sicilia | A2 | 163,650 |
| 54/2016 | SS 115 - Realizzazione della rotatoria al km 134 con la S.P. 36 (comune di Caltabellotta) | Sicilia | A2 | 1,200 |
| 54/2016 | Progettazione Sistema Tangenziale di Lucca - Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est 2° stralcio. | Toscana | A1 | 5,000 |
| 54/2016 | SS64- Asse stradale di collegamento tra gli svincoli di Prato Est e Prato Ovest | Toscana | A1 | 15,000 |
| 54/2016 | Città due Rive" - Collegamento tra la SS67 in località Fibbiana e la SP106 in Località La Fonte | Toscana | A1 | 3,540 |
| 54/2016 | SRT 429 - Lotto 3 della variante alla SRT 429 - tratto Castelfiorentino-Certaldo | Toscana | A1 | 26,600 |
| 54/2016 | Interventi relativi al ponte sul fiume Serchio per il collegamento tra la SS 12 dell'Abetone e del Brennero e la SP 1 Francigena. | Toscana | A1 | 14,450 |
| 54/2016 | Adeguamento della viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale nei Comuni di Lastra a Signa, Signa e Campi Bisenzio | Toscana | A1 | 13,700 |
| 54/2016 | Viabilità a Nord di Pisa - primi lotti funzionali | Toscana | A1 | 13,000 |
| 54/2016 | SRT 445- Variante di Santa Chiara - Lotto 2 | Toscana | A1 | 5,000 |
| 98/2017 | SRT 445- Variante di Santa Chiara - Lotto 2 | Toscana | A1 | 0,200 |
| 12/2018 | SRT 445- Variante di Santa Chiara - Lotto 2 | Toscana | A1 | 0,300 |
| 54/2016 | SRT 71- Variante alla SR 71 in Comune di Cortona (da sud dell'abitato di Camucia allo svincolo con la Perugia -Bettolle | Toscana | A1 | 13,000 |
| 54/2016 | SRT 71 - Variante Corsalone da Fontechiara a variante di Bibbiena | Toscana | A1 | 18,500 |
| 98/2017 | SRT 71 - Variante Corsalone da Fontechiara a variante di Bibbiena | Toscana | A1 | 2,000 |
| 12/2018 | SRT 71 - Variante Corsalone da Fontechiara a variante di Bibbiena | Toscana | A1 | 1,000 |
| 54/2016 | SRT 325 - Messa in sicurezza ed adeguamento | Toscana | A1 | 2,710 |
| 12/2018 | SRT 436 della Francesca. Realizzazione 3° lotto della Variante fra la località Pazzera e la SP 26 Camporcini nel Comune di Montecatini Terme e nel Comune di Massa e Cozzile | Toscana | A1 | 3,000 |

| | | | | |
|---------|---|---------|----|------------------------|
| 54/2016 | SS 67 Tosco - Romagnola: Adeguamento del tratto fra la località S. Francesco in Comune di Pelago e l'abitato di Dicomano - Variante di Rufina lotti 2A e 2B | Toscana | A2 | 50,000 |
| 54/2016 | SS 1 - Variante in comune di Massa 1° lotto (Canalmagro - Stazione) | Toscana | A2 | 22,000 |
| 12/2018 | Variante alla SRT 2 Cassia al centro abitato di Staggia Senese, Comune di Poggibonsi - 1 stralcio funzionale | Toscana | A2 | 2,700 |
| 12/2018 | Variante alla SRT 2 Cassia al centro abitato di Staggia Senese, Comune di Poggibonsi - 2° stralcio funzionale | Toscana | A2 | 4,300 |
| 12/2018 | SRT 2 - Realizzazione di rotatoria in corrispondenza della zona industriale di Isola d'Arbia | Toscana | A2 | 0,950 |
| 12/2018 | SRT 325 Val di Bisenzio. Realizzazione rotatoria in località Isola nel Comune di Vaiano. | Toscana | A2 | 0,600 |
| 4/2020 | Intervento di realizzazione del ponte provvisorio per la viabilità alternativa al ponte storico "Buriano" | Toscana | A2 | 2,100 2,500 |
| 4/2020 | Intervento per la progettazione del ponte definitivo e viabilità alternativa in sostituzione del ponte storico "Buriano" | Toscana | A2 | 1,300 0,900 |
| 98/2017 | SR 71 - Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano LOTTO 2 | Toscana | A3 | 3,000 |
| 98/2017 | SR 71 - Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano | Toscana | A3 | 12,500 |
| 12/2018 | SR 71 - Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano LOTTO 2 | Toscana | A3 | 6,000 |
| 98/2017 | SRT 74 - miglioramento della sicurezza, ampliamento per il tratto dal km 42+400 al km 43+300 "Nuovo Ponte sul Fiume Fiora" - I Lotto: rotatorie in Loc. Madonna delle Grazie e in Loc. La Rotta | Toscana | A3 | 1,400 |
| 98/2017 | SRT 74 - miglioramento della sicurezza, ampliamento per il tratto dal km 42+400 al km 43+300 "Nuovo Ponte sul Fiume Fiora" - II Lotto: Ponte sul Fiume Fiora | Toscana | A3 | 6,600 |
| 98/2017 | SRT 69 Variante di Ponte Mocarini | Toscana | A3 | 2,800 |
| 54/2016 | E78 Tratto Nodo di Arezzo (San Zeno) - Selci Lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del tratto Le Ville - Selci Lama E45 Lotto 7 | Umbria | A1 | 5,000 |
| 98/2017 | Bretella di collegamento dello stabilimento ASK TK di Terni con la strada Terni-Rieti | Umbria | A1 | 2,500 |
| 98/2017 | Intervento relativo all'integrazione della viabilità complanare nel Comune di Orvieto | Umbria | A1 | 8,000 |
| 54/2016 | SS 685 - Spoleto - Acquasparta: 1° Stralcio Madonna di Baiano - Fiorenzuola | Umbria | A2 | 1,000 |
| 54/2016 | Adeguamento infrastrutturale sulla tratta di SS3bis "E45" compresa tra lo svincolo di Ponte san Giovanni con il R.A. 06 e lo svincolo di Collestrada con la SS75 (dir Assisi - Foligno) - (Nodino di Perugia) | Umbria | A2 | 10,500 |
| 54/2016 | E78 Selci Lama (E45) Santo Stefano di Gaifa. Adeguamento a 2 corsie del tratto Selci Lama (E45) - Parnacciano (Guinza) Lotto 1 | Umbria | A2 | 5,400 |

| | | | | |
|-------------------------------------|--|---------------|----|------------------|
| 54/2016 | SS 26 - Lavori di costruzione della variante in galleria alla strada statale in corrispondenza del Comune di Bard tra le progressive chilometriche 54+150 e 55+800 | Valle d'Aosta | A2 | 2,000 |
| 54/2016 | SS 26 - Rettifica planoaltimetrica e adeguamento della sede stradale tipo C delle Norme di cui al D.M. 5/11/2001 dal km 56+000 al km 59+815 | Valle d'Aosta | A2 | 7,940 |
| 54/2016 | SS 12 - Variante da Buttapietra Sud alla Tangenziale di Verona | Veneto | A1 | 1,500 |
| 54/2016 | SS 52 Lavori di realizzazione della galleria del Col Trondo. | Veneto | A1 | 3,000 |
| 54/2016 | Tangenziale di Vicenza - 2° 3° 4° stralcio | Veneto | A1 | 5,000 |
| TOTALE SETTORE DI INTERVENTO | | | | 6.606,298 |

2.1.5 Area tematica 07: Trasporti e Mobilità. Settore di Intervento 07.02-Trasporto ferroviario (Asse tematico B: Interventi nel settore ferroviario del PO FSC “Infrastrutture” 2014-2020).

Nell’ambito dell’Area tematica 07 – *Trasporti e Mobilità* e del settore di intervento 07.02 – *Trasporto ferroviario* sono stati ricondotti gli interventi di cui all’Asse tematico B – *Interventi nel settore ferroviario* del PO FSC Infrastrutture 14-20.

Gli indirizzi strategici per i prossimi anni mirano a configurare una infrastruttura sempre più integrata con il network europeo in coerenza con il disegno comunitario di creazione di un unico network ferroviario e capace di interagire, in termini di programmazione dei servizi oltre che degli investimenti, con le altre infrastrutture di trasporto in una logica di rete multimodale con l’obiettivo di migliorare l’accessibilità complessiva del sistema di trasporto nazionale e offrire una struttura di reti e servizi integrati. Lo sviluppo di un’infrastruttura ferroviaria efficiente e, in particolare, il potenziamento dei nodi intermodali e dei collegamenti di ultimo miglio, gioca un ruolo decisivo nella possibilità di trasferire flussi di traffico merci dalla strada verso modalità di trasporto più sostenibili. Con riferimento allo sviluppo del network passeggeri a medio-lungo raggio, le strategie per il rilancio dei servizi ferroviari, rispetto ad altre modalità door-to-door, puntano a incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema della mobilità con un mix che privilegia investimenti “leggeri” a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia), accanto ad alcuni investimenti “pesanti” per lo sviluppo della rete.

Tali investimenti mirano a:

- intervenire sui punti singolari della rete convenzionale con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano un limitato uso del territorio per consentire l’innalzamento della velocità;
- elevare le prestazioni, proseguendo con lo sviluppo della rete AV/AC, con specifica attenzione al Mezzogiorno, compresa la velocizzazione dei tratti antenna, e l’upgrading prestazionale delle principali direttrici viaggiatori;
- garantire la continuità dei servizi ferroviari, riducendo strozzature e colli di bottiglia;
- potenziare i collegamenti ferroviari con i principali aeroporti in coerenza con la strategia europea sulla rete “Core” per favorire l’intermodalità aria-ferro.

Sulle linee della rete convenzionale gli interventi da programmare riguardano la progressiva velocizzazione delle linee della rete fondamentale in funzione della valenza commerciale e dell'impegno della linea. Occorre concentrare l'attenzione sulle tratte di adduzione alla rete AV/AC e quindi ai corridoi Ten-T, in modo da favorire l'accessibilità delle aree interne alle linee che connettono il nord e il sud del Paese e con il resto dell'Europa. Tali interventi possono consentire, anche mediante l'utilizzo di moderne soluzioni tecnologiche, l'innalzamento della velocità fino a 200 km/h sulla rete convenzionale. In relazione al potenziamento dei collegamenti con i principali aeroporti, gli interventi prioritari riguardano il miglioramento dell'accessibilità ai terminal, anche mediante nuove fermate e nuovi collegamenti e/o miglioramento dei collegamenti esistenti. Per incrementare la qualità del network merci e rendere più appetibile la modalità ferroviaria, in raccordo con gli operatori logistici, le strategie da mettere in campo dovranno dare soluzione alle principali criticità di cui soffre attualmente il sistema ferroviario merci, attraverso:

- l'adeguamento prestazionale per il traffico merci, dei principali Corridoi europei "Core Corridors" (sagome e moduli treno), in particolare il potenziamento dei collegamenti fra terminal nazionali – con specifica attenzione per quelli del Mezzogiorno e valichi alpini;
- la separazione e ottimizzazione dei flussi per tipologia di servizio;
- il potenziamento e l'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti, mirando alla riduzione dei costi "dell'ultimo miglio";
- il miglioramento e l'omogeneizzazione dei livelli di servizio dell'infrastruttura in coerenza con le prestazioni funzionali degli itinerari e delle reti;
- il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti;
- il miglioramento e ampliamento dei servizi negli impianti.

Gli investimenti sulla rete riguardano, pertanto, il progressivo adeguamento delle linee merci agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea (allungamento moduli di linea, adeguamento sagome per il transito di autostrada viaggiante o high cubes e attrezzaggio ERTM-S) e alle esigenze del mercato (incremento velocità commerciale sulle principali linee merci e tracce pregiate coordinate a livello di corridoio internazionale).

Linee di Azione

Il Piano contribuisce a dare attuazione ai suddetti indirizzi strategici attraverso le seguenti linee di attività:

- Completamenti di itinerari già programmati;
- Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia;
- Collegamenti con i nodi urbani e produttivi, anche di "ultimo miglio".

Principi e criteri di selezione degli interventi

I criteri di selezione delle operazioni sono impostati nel rispetto dei seguenti principi, legati alle politiche trasversali dell'Unione Europea:

- Principio di non discriminazione e della parità fra uomini e donne. L'art. 19 del TFUE e l'art. 7 del Regolamento (UE) n.1303/2013 regolano l'integrazione della prospettiva di genere e non discriminazione, prevedendo l'obbligo per la Commissione e gli Stati membri di prevenire qualsiasi discriminazione fondata sul sesso o l'orientamento sessuale, l'età, l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità;

-Principio dello sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente. Conformemente all'articolo 11 e all'articolo 191, paragrafo 1, TFUE e nel rispetto delle indicazioni di cui all'art. 8 del Reg. (CE) 1303/2013, nella preparazione ed esecuzione dei programmi devono essere promossi gli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, l'impiego efficiente delle risorse, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento ai medesimi, la protezione della biodiversità, la resilienza alle catastrofi, nonché la prevenzione e la gestione dei rischi.

I criteri di selezione risultano articolati nelle seguenti tipologie:

1. Requisiti di ammissibilità formale e sostanziale, ovvero quei requisiti di eleggibilità delle operazioni che rappresentano elementi imprescindibili dal punto di vista amministrativo e di rispetto della normativa nazionale e comunitaria;

2. Criteri di valutazione in grado di favorire la selezione di operazioni che concorrano:

- al raggiungimento dei risultati attesi con riferimento all'obiettivo specifico della pertinente priorità (efficacia);

- al raggiungimento del risultato con il minor dispendio di costi (efficienza attuativa);

- a garantire la più adeguata qualità progettuale intrinseca, innovatività e integrazione con altri interventi.

Criteri di ammissibilità formale

- Rispetto delle scadenze, ove pertinente;

- Assenza di duplicazione di finanziamenti provenienti da altri fondi comunitari, nazionali e regionali. Criteri di ammissibilità sostanziale.

- Comprovato rispetto della normativa vigente in materia ambientale, di appalti pubblici e di aiuti di Stato;

- Esistenza di un cronoprogramma afferente all'intero iter di attuazione.

Criteri di valutazione

- Maturità progettuale;

- Coerenza strategica degli interventi con la programmazione nazionale e regionale;

- Congruità dei tempi di realizzazione esposti nel cronoprogramma;

- Capacità di raggiungere i target di realizzazione previsti dal Piano;

- Possibilità di attrarre risorse private e/o capitali aggiuntivi.

Risultati attesi

OS1: potenziamento della modalità ferroviaria e il miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai collegamenti alla rete TEN-T dei principali nodi urbani e produttivi.

Quadro finanziario

Come da Delibera CIPESS n. 3 del 2021 "Fondo sviluppo e coesione. Approvazione del Piano sviluppo e coesione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili", le risorse finanziarie previste dal PSC MiMS per il settore di intervento 07.02-Trasporto ferroviario ammontano a:

- **4.216,500** ml€

Per la descrizione di dettaglio degli interventi si rimanda alle schede intervento allegate al Piano che forniscono informazioni circa:

- tempi di attuazione;
- cronoprogramma dei lavori e tempi di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti;
- piano finanziario, con indicazione del fabbisogno programmatico annuale e relativa articolazione su tutte le annualità fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020;
- indicazione delle altre risorse utilizzate oltre all' FSC;
- indicazione delle modalità per l'attuazione degli interventi.

Tutti gli interventi saranno affidati nel pieno rispetto delle norme comunitarie, nazionali e regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile, in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuto, concorrenza, ambiente.

Beneficiari ed eventuali soggetti attuatori

Amministrazioni pubbliche ed Enti locali, Società pubbliche e/o private concessionarie di servizi pubblici, come indicato nelle singole schede-intervento.

Per il dettaglio degli indicatori di output e di risultato afferenti all'area tematica e al settore di intervento in questione, si rimanda al paragrafo 2.2 del presente documento.

Segue l'elenco degli interventi ricondotti all'Area tematica 07- *Trasporti e mobilità* e al settore di intervento 07.02 – *Trasporto ferroviario*.

| Area Tematica | | 07 - "Trasporti e mobilità" | | |
|-----------------------|------------------------------------|---------------------------------|---|---------------------------|
| Settore di intervento | | 07.02 - "Trasporto ferroviario" | | |
| Delibera CIPE | Titolo intervento | Regione | Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020 | Risorse finanziarie (ML€) |
| 98/2017 | Nuova linea Ferrandina - Matera | Basilicata | B1 | 10,000 |
| 54/2016 | Variante Settingiano-Lamezia Terme | Calabria | B2 | 307,000 |

| | | | | |
|---------|--|-----------------------|----|---------|
| 54/2016 | Riqualificazione della linea ferroviaria Cosenza - Catanzaro delle Ferrovie della Calabria | Calabria | B2 | 53,5000 |
| 98/2017 | Velocizzazione Tirrenica Sud: variante Rosarno | Calabria | B2 | 100,000 |
| 12/2018 | Linea Jonica (elettrificazione): tratta Catanzaro L.-Crotone – fase 2 | Calabria | B2 | 40,000 |
| 98/2017 | Raddoppio e velocizzazione Frasso telesino - Vitulano III Lotto S.Lorenzo M. - Vitulano | Campania | B1 | 215,000 |
| 54/2016 | Nodo complesso in corrispondenza della stazione FS di Salerno Centrale | Campania | B2 | 25,000 |
| 54/2016 | Nodo complesso in corrispondenza del sito archeologico di Pompei | Campania | B2 | 30,600 |
| 54/2016 | Potenziamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia | Campania | B2 | 20,000 |
| 54/2016 | Passante ferroviario di Napoli - adeguamento tecnologie | Campania | B2 | 14,000 |
| 54/2016 | Adeguamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia. | Campania | B2 | 10,000 |
| 54/2016 | ACC Napoli-Salerno linea a monte del Vesuvio | Campania | B2 | 10,000 |
| 54/2016 | Upgrading BcA Benevento-Avellino, Caserta-Benevento e Vairano-Venafro | Campania | B2 | 2,500 |
| 54/2016 | Upgrade sistemi informazione al pubblico (IaP) passante | Campania | B2 | 7,500 |
| 54/2016 | Miglioramento accessibilità passante (sottopassi, marciapiedi, pensiline, ascensori) | Campania | B2 | 5,000 |
| 98/2017 | Nodo di interscambio modale di Vesuvio Est | Campania | B2 | 25,500 |
| 12/2018 | S.P. n. 588R dei Due Ponti. Variante su nuova sede per l'eliminazione di passaggi a livello in comune di Villanova sull'Arda | Emilia Romagna | B2 | 3,000 |
| 12/2018 | Elettrificazione linea ferroviaria Reggio Emilia - Ciano d'Enza (RE) | Emilia Romagna | B2 | 0,800 |
| 12/2018 | Linea Castel Bolognese – Ravenna – soppressione PL in comune di Bagnacavallo | Emilia Romagna | B2 | 3,000 |
| 12/2018 | Linea Parma – Suzzara – soppressione PL in Comune di Sorbolo | Emilia Romagna | B2 | 2,200 |
| 12/2018 | Linea Casalecchio – Vignola – messa in sicurezza Ponte sul Panaro e miglioramento prestazioni linea | Emilia Romagna | B2 | 1,600 |
| 12/2018 | Recupero tratto dismesso ferrovia Bologna - Milano in comune di Modena | Emilia Romagna | B2 | 2,000 |
| 54/2016 | Nodo di Udine (completamento) | Friuli Venezia Giulia | B1 | 1,000 |
| 54/2016 | Sistemazione del nodo ferroviario di Trieste 2 fase interventi di adduzione al Porto di Trieste | Friuli Venezia Giulia | B3 | 17,000 |
| 54/2016 | Metropolitana di Roma Linea C - Nodo di interscambio Pigneto | Lazio | B1 | 24,000 |
| 54/2016 | Ferrovia Campoleone-Nettuno (tratta Campoleone Aprilia) | Lazio | B2 | 15,000 |
| 54/2016 | Adeguamento prestazionale linee Roma-Napoli via Formia e via Cassino (Sagoma PC80) | Lazio | B2 | 10,000 |
| 98/2017 | Interventi per il ripristino della linea ferroviaria Priverno-Fossanova-Terracina | Lazio | B2 | 6,000 |

| | | | | |
|---------|--|--------------|----|---------|
| 98/2017 | Manutenzione straordinaria delle ferrovie regionali ex concesse | Lazio | B3 | 24,000 |
| 98/2017 | Completamento ferrovia Formia-Gaeta ("Littorina") | Lazio | B3 | 10,000 |
| 54/2016 | Collegamento ferroviario aeroporto di Genova (fermate di Erzelli/Aeroporto, Cornigliano Est e PRG di Sestri Ponente) | Liguria | B3 | 0,800 |
| 54/2016 | Nodo di Falconara | Marche | B2 | 1,000 |
| 54/2016 | Elettrificazione linea Civitanova Macerata Albacina | Marche | B2 | 39,000 |
| 98/2017 | Soppressione del passaggio a livello di Rosora - linea ferroviaria Orte - Falconara Marittima | Marche | B2 | 2,000 |
| 98/2017 | Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola - Isernia - Campobasso 2^ fase | Molise | B1 | 50,000 |
| 54/2016 | Variante proposta dalla Regione Molise per l'ottimizzazione urbanistica e territoriale del tracciato tra km 1+940 (lotto 2 Termoli-Campomarino) e 8+298 (lotto 3 Campomarino-Ripalta) | Molise | B2 | 150,000 |
| 54/2016 | Variante di Riga | P.A. Bolzano | B2 | 49,000 |
| 12/2018 | Merano PRG – fase di compatibilizzazione | P.A. Bolzano | B2 | 1,500 |
| 54/2016 | Elettrificazione linea Trento-Bassano | P.A. Trento | B1 | 59,000 |
| 28/2019 | Interventi finalizzati a fare fronte agli eventi sopravvenuti nel corso dei lavori della interconnessione tra la linea ferroviaria Torino – Ceres e il passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione di Rebaudengo | Piemonte | B1 | 6,000 |
| 54/2016 | Piano Regolatore Generale (PRG) di Orbassano | Piemonte | B2 | 13,000 |
| 54/2016 | Velocizzazione e soppressione PPLL linea Chivasso -Ivrea - Quincinetto | Piemonte | B2 | 5,000 |
| 54/2016 | Soppressione PPLL linea SFM2 Torino-Pinerolo | Piemonte | B2 | 5,000 |
| 54/2016 | Potenziamento collegamenti merci Torino - Savona/ Fossano - Cuneo/Cuneo - Busca e area logistica | Piemonte | B2 | 10,000 |
| 54/2016 | Soppressione PPLL Linea Torino - Fossano | Piemonte | B2 | 4,800 |
| 54/2016 | Cuneo - Ventimiglia | Piemonte | B2 | 1,500 |
| 54/2016 | SFM5 fermata Borgata Quaglia - Le Gru collegamento Borgata Lesna | Piemonte | B2 | 0,700 |
| 98/2017 | Raddoppio Orsara - Bovino | Puglia | B1 | 501,000 |
| 98/2017 | Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia - Bari - Brindisi | Puglia | B1 | 92,000 |
| 98/2017 | Stazione AV Foggia - Cervaro | Puglia | B1 | 20,000 |
| 98/2017 | Sistemazione del nodo di Bari | Puglia | B1 | 15,000 |
| 54/2016 | Chiusura di n. 5 PPLL nel Comune di Castellana grotte – attraverso la realizzazione di una strada di collegamento tra via vecchia Conversano e Via Polignano, di due sottopassi pedonali e relative opere d'arte | Puglia | B1 | 10,000 |
| 12/2018 | Collegamento tra rete ferroviaria nazionale ed aeroporto di Brindisi | Puglia | B1 | 60,000 |
| 54/2016 | Elettrificazione linea Barletta-Canosa | Puglia | B2 | 26,000 |

| | | | | |
|-------------------------------------|--|----------|----|------------------|
| 54/2016 | Raccordo ferroviario nuova stazione elementare "Brindisi Intermodale_direzione nord | Puglia | B2 | 25,000 |
| 54/2016 | Potenziamento della linea Bari - Altamura-Matera | Puglia | B2 | 44,000 |
| 12/2018 | Stazione ferroviaria S. Anna e sottopassaggio. Linea ferroviaria Bari-Lecce, tratta Bari Torre Quetta - Bari S. Anna | Puglia | B2 | 4,000 |
| 54/2016 | Penetrazione urbana nella città di Manfredonia | Puglia | B3 | 50,000 |
| 54/2016 | S. Gavino – Sassari - Olbia | Sardegna | B2 | 74,000 |
| 54/2016 | Potenziamento Fiumetorto Lercara Friddi - Prima fase funzionale | Sicilia | B1 | 350,000 |
| 54/2016 | Chiusura anello ferroviario di Palermo tratta Giachery-Politeama-Notarbartolo | Sicilia | B1 | 100,000 |
| 98/2017 | Nuovo collegamento Palermo - Catania | Sicilia | B1 | 866,000 |
| 98/2017 | Caltagirone - Gela | Sicilia | B1 | 90,000 |
| 54/2016 | Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo | Sicilia | B2 | 34,000 |
| 54/2016 | Interramento della linea ferroviaria Catania Siracusa per allungamento pista aeroporto di Catania | Sicilia | B2 | 235,000 |
| 54/2016 | Linea Empoli Siena. Raddoppio Empoli Granaiole ed elettrificazione | Toscana | B1 | 85,000 |
| 54/2016 | Potenziamento linea Foligno-Perugia-Terontola (prima fase) | Umbria | B2 | 32,000 |
| 54/2016 | Linea Padova – Castelfranco. Adeguamento a doppio binario dell'attraversamento del fiume Brenta. | Veneto | B2 | 40,000 |
| 54/2016 | Raddoppio della tratta ferroviaria Maerne – Castelfranco Veneto I* stralcio | Veneto | B2 | 48,000 |
| 54/2016 | Elettrificazione della tratta ferroviaria Adria – Mestre | Veneto | B2 | 22,000 |
| TOTALE SETTORE DI INTERVENTO | | | | 4.216,500 |

2.1.6 Area tematica 07: Trasporti e Mobilità. Settore di Intervento 07.03-Trasporto marittimo (Asse tematico E: Altri interventi (Porti) del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020).

Nell'ambito del settore di intervento 07.03-Trasporto marittimo sono stati ricondotti gli interventi relativi ai Porti di cui all'Asse tematico E del PO FSC "Infrastrutture" 14-20.

Principi e criteri di selezione degli interventi

I criteri di selezione delle operazioni sono impostati nel rispetto dei seguenti principi legati alle politiche trasversali dell'Unione Europea:

- Principio di non discriminazione e della parità fra uomini e donne. L'art. 19 del TFUE e l'art. 7 del Regolamento (UE) n.1303/2013 regolano l'integrazione della prospettiva di genere e non discriminazione, prevedendo l'obbligo per la Commissione e gli Stati membri di prevenire qualsiasi discriminazione fondata sul sesso o l'orientamento sessuale, l'età, l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità;

- Principio dello sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente. Conformemente all'articolo 11 e all'articolo 191, paragrafo 1, TFUE e nel rispetto delle indicazioni di cui all'art. 8 del Reg. (CE) 1303/2013, nella preparazione ed esecuzione dei programmi devono essere promossi gli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, l'impiego efficiente delle risorse, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento ai medesimi, la protezione della biodiversità, la resilienza alle catastrofi, nonché la prevenzione e la gestione dei rischi.

I criteri di selezione risultano, quindi, articolati nelle seguenti tipologie:

1. Requisiti di ammissibilità formale e sostanziale, ovvero quei requisiti di eleggibilità delle operazioni che rappresentano elementi imprescindibili dal punto di vista amministrativo e di rispetto della normativa nazionale e comunitaria;

2. Criteri di valutazione in grado di favorire la selezione di operazioni che concorrano:

- al raggiungimento dei risultati attesi con riferimento all'obiettivo specifico della pertinente priorità (efficacia);

- al raggiungimento del risultato con il minor dispendio di costi (efficienza attuativa);

- a garantire la più adeguata qualità progettuale intrinseca, innovatività e integrazione con altri interventi.

Criteri di ammissibilità formale

- Rispetto delle scadenze ove pertinente;

- Assenza di duplicazione di finanziamenti provenienti da altri fondi comunitari, nazionali e regionali.

Criteri di ammissibilità sostanziale

- Comprovato rispetto della normativa vigente in materia ambientale, di appalti pubblici e di aiuti di Stato;

- Esistenza di un cronoprogramma afferente all'intero iter di attuazione.

Criteri di valutazione

- Maturità progettuale;

- Coerenza strategica degli interventi con la programmazione nazionale e regionale;

- Congruità dei tempi di realizzazione esposti nel cronoprogramma;

- Capacità di raggiungere i target di realizzazione previsti dal Piano;

- Possibilità di attrarre risorse private e/o capitali aggiuntivi.

Risultati attesi

OS3: la riduzione del congestionamento urbano e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane, a partire dalle aree maggiormente popolate, e il miglioramento della mobilità multimodale regionale per migliori e più affidabili servizi, favorendo modalità di trasporto sostenibili e l'accessibilità da e per i nodi urbani.

Quadro finanziario

Come da Delibera CIPESS n. 3 del 2021 "Fondo sviluppo e coesione. Approvazione del Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili", le risorse finanziarie assegnate agli interventi ricondotti nell'ambito dell'area tematica 07: Trasporti e Mobilità e del settore di intervento 07.03- Trasporto marittimo ammontano a:

- **354,810** mln/€

Per la descrizione di dettaglio degli interventi si rimanda alle schede intervento allegate al Piano che forniscono informazioni circa:

- tempi di attuazione;
- cronoprogramma dei lavori e tempi di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti;
- piano finanziario, con indicazione del fabbisogno programmatico annuale e relativa articolazione su tutte le annualità fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020;
- indicazione delle altre risorse utilizzate oltre al FSC;
- indicazione delle modalità per l'attuazione degli interventi.

Tutti gli interventi saranno affidati nel pieno rispetto delle norme comunitarie, nazionali e regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile, in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuto, concorrenza, ambiente.

Beneficiari ed eventuali soggetti attuatori

Amministrazioni pubbliche; Enti locali; Società pubbliche e/o private concessionarie di servizi pubblici, come indicato nelle singole schede-intervento

Per il dettaglio degli indicatori di output e di risultato afferenti all'area tematica e al settore di intervento in questione, si rimanda al paragrafo 2.2 del presente documento.

Segue l'elenco degli interventi ricondotti alle suddette Aree tematiche e settori di intervento e di cui all' Asse tematico E: Altri interventi del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020.

| Area Tematica | | 07 - "Trasporti e mobilità" | | |
|-----------------------|---|-------------------------------|---|---------------------------|
| Settore di intervento | | 07.03 - "Trasporto marittimo" | | |
| Delibera CIPE | Titolo intervento | Regione | Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020 | Risorse finanziarie (ML€) |
| 12/2018 | Deviazione del fosso della Pila nei pressi dell'Aeroporto dell'Elba | Toscana | E1 | 2,700 |
| 12/2018 | Porto di Pescara - Completamento dei nuovi moli guardiani | Abruzzo | E1 | 16,000 |
| 54/2016 | Porto di Vasto – Attuazione delle previsioni di P.R.P. – Potenziamento e riqualificazione infrastrutturale diga foranea, molo di levante e molo martello. | Abruzzo | E1 | 12,000 |
| 54/2016 | Porto di Giulianova – interventi per la messa in sicurezza dell'attuale imboccatura portuale. | Abruzzo | E1 | 3,800 |

| | | | | |
|---------|---|----------|----|--------|
| 12/2018 | Recupero e completamento funzionale del Pontile-Approdo turistico di Roseto degli Abruzzi | Abruzzo | E1 | 1,000 |
| 12/2018 | Completamento infrastrutture dell'approdo turistico di Francavilla a mare | Abruzzo | E1 | 1,000 |
| 12/2018 | Interventi di manutenzione straordinaria e valorizzazione con priorità per i porti che garantiscono la continuità territoriale delle isole | Campania | E1 | 80,000 |
| 54/2016 | Programma di messa in sicurezza e potenziamento dei porti regionali | Campania | E1 | 20,000 |
| 98/2017 | Porto di Napoli: Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di levante | Campania | E1 | 12,500 |
| 98/2017 | Porto di Salerno: integrazione per indagini e prescrizioni MATTM | Campania | E1 | 20,000 |
| 47/2019 | Messa in sicurezza del Porto di Castellammare di Stabia | Campania | E1 | 35,000 |
| 98/2017 | Porto di Fano dragaggio e manutenzione straordinaria delle strutture portuali | Marche | E1 | 1,030 |
| 98/2017 | Porto di Sennigallia dragaggio della Struttura portuale | Marche | E1 | 0,850 |
| 98/2017 | Porto di Numana dragaggio e manutenzione straordinaria della struttura portuale | Marche | E1 | 0,930 |
| 98/2017 | Porto di Civitanova Marche dragaggio e manutenzione straordinaria della struttura portuale | Marche | E1 | 0,820 |
| 98/2017 | Porto di San Giorgio dragaggio della struttura portuale | Marche | E1 | 0,250 |
| 98/2017 | Porto di San Benedetto del Tronto manutenzione straordinaria della struttura portuale di competenza regionale | Marche | E1 | 0,120 |
| 98/2017 | Porto di Taranto Ricostruzione dell'impalcato in c.a.p. della testata inagibile del Molo San Cataldo | Puglia | E1 | 18,800 |
| 98/2017 | Porto di Taranto Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo polisettoriale | Puglia | E1 | 15,000 |
| 98/2017 | Porto di Taranto Rettifica del Molo San Cataldo e Calata 1 | Puglia | E1 | 13,810 |
| 98/2017 | Porti di Cagliari, Olbia e Porto Torres - manutenzioni straordinarie | Sardegna | E1 | 25,000 |
| 98/2017 | Porto di Catania: Manutenzione straordinaria del sedime portuale finalizzata a garantire gli standard di sicurezza per gli utenti e gli operatori portuali. | Sicilia | E1 | 3,000 |
| 98/2017 | Porto di Messina - Rettifica della banchina I Settembre | Sicilia | E1 | 7,900 |
| 98/2017 | Porto di Messina - Lavori di adeguamento ed ampliamento terminal logistico sul molo Norimberga | Sicilia | E1 | 18,300 |
| 47/2019 | INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DEL PORTO DI PALERMO --- Lavori di completamento per la messa in sicurezza del Bacino da 150.000 TPL | Sicilia | E1 | 39,000 |

| | | | | |
|-------------------------------------|--|---------|----|----------------|
| 54/2016 | Consolidamento delle sponde del Canale del Navicelli, nel comune di Pisa, relativamente ai tratti che manifestano necessità di importanti interventi strutturali | Toscana | E1 | 6,000 |
| TOTALE SETTORE DI INTERVENTO | | | | 354,810 |

2.1.7 Area tematica 07: Trasporti e Mobilità. Settore di Intervento 07.04-Trasporto aereo (Asse tematico E: Altri interventi (Aeroporti) del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020).

Nell'ambito del settore di intervento 07.04-Trasporto aereo sono stati ricondotti gli interventi relativi ai Porti di cui all'Asse tematico E del PO FSC "Infrastrutture" 14-20.

Principi e criteri di selezione degli interventi

I criteri di selezione delle operazioni sono impostati nel rispetto dei seguenti principi legati alle politiche trasversali dell'Unione Europea:

- Principio di non discriminazione e della parità fra uomini e donne. L'art. 19 del TFUE e l'art. 7 del Regolamento (UE) n.1303/2013 regolano l'integrazione della prospettiva di genere e non discriminazione, prevedendo l'obbligo per la Commissione e gli Stati membri di prevenire qualsiasi discriminazione fondata sul sesso o l'orientamento sessuale, l'età, l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità;

- Principio dello sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente. Conformemente all'articolo 11 e all'articolo 191, paragrafo 1, TFUE e nel rispetto delle indicazioni di cui all'art. 8 del Reg. (CE) 1303/2013, nella preparazione ed esecuzione dei programmi devono essere promossi gli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, l'impiego efficiente delle risorse, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento ai medesimi, la protezione della biodiversità, la resilienza alle catastrofi, nonché la prevenzione e la gestione dei rischi.

I criteri di selezione risultano, quindi, articolati nelle seguenti tipologie:

1. Requisiti di ammissibilità formale e sostanziale, ovvero quei requisiti di eleggibilità delle operazioni che rappresentano elementi imprescindibili dal punto di vista amministrativo e di rispetto della normativa nazionale e comunitaria;

2. Criteri di valutazione in grado di favorire la selezione di operazioni che concorrano:

- al raggiungimento dei risultati attesi con riferimento all'obiettivo specifico della pertinente priorità (efficacia);

- al raggiungimento del risultato con il minor dispendio di costi (efficienza attuativa);

- a garantire la più adeguata qualità progettuale intrinseca, innovatività e integrazione con altri interventi.

Criteri di ammissibilità formale

- Rispetto delle scadenze ove pertinente;
- Assenza di duplicazione di finanziamenti provenienti da altri fondi comunitari, nazionali e regionali.

Criteri di ammissibilità sostanziale

- Comprovato rispetto della normativa vigente in materia ambientale, di appalti pubblici e di aiuti di Stato;
- Esistenza di un cronoprogramma afferente all'intero iter di attuazione.

Criteri di valutazione

- Maturità progettuale;
- Coerenza strategica degli interventi con la programmazione nazionale e regionale;
- Congruità dei tempi di realizzazione esposti nel cronoprogramma;
- Capacità di raggiungere i target di realizzazione previsti dal Piano;
- Possibilità di attrarre risorse private e/o capitali aggiuntivi.

Risultati attesi

OS3: la riduzione del congestionamento urbano e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane, a partire dalle aree maggiormente popolate, e il miglioramento della mobilità multimodale regionale per migliori e più affidabili servizi, favorendo modalità di trasporto sostenibili e l'accessibilità da e per i nodi urbani.

Quadro finanziario

Come da Delibera CIPESS n. 3 del 2021 "Fondo sviluppo e coesione. Approvazione del Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili", le risorse finanziarie assegnate agli interventi ricondotti nell'ambito dell'area tematica 07: Trasporti e Mobilità e del settore di intervento 07.04- Trasporto aereo ammontano a:

- **198,220** mln/€

Per la descrizione di dettaglio degli interventi si rimanda alle schede intervento allegate al Piano che forniscono informazioni circa:

- tempi di attuazione;
- cronoprogramma dei lavori e tempi di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti;
- piano finanziario, con indicazione del fabbisogno programmatico annuale e relativa articolazione su tutte le annualità fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020;
- indicazione delle altre risorse utilizzate oltre al FSC;
- indicazione delle modalità per l'attuazione degli interventi.

Tutti gli interventi saranno affidati nel pieno rispetto delle norme comunitarie, nazionali e regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile, in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuto, concorrenza, ambiente.

Beneficiari ed eventuali soggetti attuatori

Amministrazioni pubbliche; Enti locali; Società pubbliche e/o private concessionarie di servizi pubblici, come indicato nelle singole schede-intervento

Per il dettaglio degli indicatori di output e di risultato afferenti all'area tematica e al settore di intervento in questione, si rimanda al paragrafo 2.2 del presente documento.

Segue l'elenco degli interventi ricondotti alle suddette Aree tematiche e settori di intervento e di cui all' Asse tematico E: Altri interventi del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020.

| Area Tematica | | 07 - "Trasporti e mobilità" | | |
|-------------------------------------|--|-----------------------------|---|---------------------------|
| Settore di intervento | | 07.04 - "Trasporto aereo" | | |
| Delibera CIPE | Titolo intervento | Regione | Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020 | Risorse finanziarie (ML€) |
| 47/2019 | Interventi di ristrutturazione e messa in sicurezza dell'aeroporto di Reggio Calabria | Calabria | E1 | 25,000 |
| 54/2016 | Aeroporto di Parma interventi sulle infrastrutture: fase 1 e 2 | Emilia-Romagna | E1 | 12,000 |
| 54/2016 | Potenziamento Continuità territoriale | Sardegna | E1 | 90,000 |
| 12/2018 | Prolungamento della pista di volo dell'Aeroporto "Costa Smeralda" di Olbia "Verifica procedura aiuti di Stato" | Sardegna | E1 | 12,320 |
| 12/2018 | Adeguamento infrastrutture di supporto all'assistenza al volo (Aeroporto Cagliari Elmas) "Notifica procedura aiuti di Stato" | Sardegna | E1 | 16,000 |
| 98/2017 | Aeroporti Sardegna: Riqualificazione strutture di volo dell'aeroporto di Olbia | Sardegna | E1 | 12,900 |
| 54/2016 | Potenziamento Continuità territoriale | Sicilia | E1 | 30,000 |
| TOTALE SETTORE DI INTERVENTO | | | | 198,220 |

2.1.8 Area tematica 07: Trasporti e Mobilità. Settore di Intervento 07.05-Mobilità urbana (Asse tematico C: Interventi per il trasporto urbano e metropolitano e Asse tematico F: Rinnovo materiale Trasporto Pubblico Locale del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020).

Nell'ambito del settore di intervento 07.05-Mobilità urbana sono stati ricondotti gli interventi di cui all'Asse tematico C – Interventi per il trasporto urbano e metropolitano e di cui all'Asse F – Rinnovo materiale Trasporto Pubblico Locale del PO FSC "Infrastrutture" 14-20.

La mobilità nelle aree urbane è tra le priorità dell'Unione Europea, considerato che nelle città vive più del 70% della popolazione europea, si produce l'85% del PIL, sono concentrati il 40% delle emissioni di CO2 e il 70% delle altre sostanze inquinanti da imputare al traffico urbano, nonché il 40% degli incidenti stradali.

Il progressivo spostamento della popolazione verso le città e nelle aree metropolitane, ma anche la necessità di garantire ai piccoli centri ed agglomerati produttivi un'adeguata accessibilità ai principali nodi urbani e produttivi, richiedono l'adozione di un approccio integrato.

È quindi, necessario rafforzare le infrastrutture materiali ed immateriali dotando gli spazi urbani, da un lato di adeguate linee ferroviarie, e dall'altro di stazioni e di nodi di interscambio per favorire la creazione di sistemi di mobilità intermodali, migliorando il trasporto passeggeri e merci, riducendo i costi e tenendo elevati i livelli di efficienza e di sostenibilità ambientale.

Le città e le aree metropolitane si candidano ad essere il principale driver delle economie nazionali. La politica infrastrutturale deve puntare sulle aree urbane al fine di migliorare l'accessibilità e la mobilità interna, garantendo contestualmente adeguati collegamenti alle periferie ed alle aree marginali. La competitività di un Paese è, infatti, proporzionale - in maniera sempre più significativa - alla competitività delle proprie aree urbane e metropolitane. Ne è indizio, tra gli altri, la concentrazione nelle grandi aree metropolitane del Paese non solo di servizi, ma anche del valore aggiunto dell'industria e della manifattura.

Ciononostante, le grandi aree urbane del Paese registrano un gap rispetto alle principali città europee in termini di qualità dell'aria, congestione, qualità della mobilità e di fruibilità dei trasporti. Colmare tale *gap* è cruciale per rilanciare la competitività del Paese. A tale scopo la politica infrastrutturale nazionale si pone l'obiettivo di indirizzare e mettere a sistema i diversi sistemi locali di trasporto facendo perno, in particolare, sui sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane e tram) e sui servizi di mobilità condivisa (car-sharing e bike-sharing), in ottica multimodale. Tale visione intende valorizzare lo sviluppo urbanistico-territoriale, favorendo modalità di trasporto sostenibili e in grado di migliorare la qualità dei servizi pubblici (attraverso sistemi d'informazione in tempo reale all'utenza servizi on-demand, in particolare per le aree a bassa domanda).

È necessario, inoltre, promuovere il rilancio del trasporto pubblico e l'integrazione tra le politiche dei trasporti e le politiche delle città, al fine di rendere le grandi aree urbane e metropolitane contemporaneamente più vivibili per i cittadini che vi risiedono e, quindi, più attrattive per il capitale finanziario ed umano.

La strategia per il trasporto pubblico locale si deve fondare su proposte innovative per il rilancio del settore, anche nella direzione di una maggiore integrazione intermodale tra ferro e gomma. Si punta a migliorare sensibilmente la qualità dei servizi regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane ed ai servizi per i pendolari, attraverso interventi mirati ad incrementare la capacità dei nodi, a velocizzare le tratte extraurbane, a sviluppare punti di interscambio in area urbana, migliorare l'accessibilità dei servizi nelle stazioni, anche attraverso misure quali il rinnovo del parco mezzi e in particolare del materiale rotabile e l'introduzione di sistemi di bigliettazione integrata, la smaterializzazione dei titoli di viaggio e forme di infomobilità integrate e dinamiche. Uno degli obiettivi più importanti è quello di riqualificare le autostazioni- strutture di arrivo e partenza dei mezzi su gomma del trasporto suburbano, interurbano e interregionale - in adiacenza ai più importanti nodi ferroviari, in modo da renderle più moderne e vivibili così come incentivare i grandi parcheggi per autovetture private, al fine di favorire gli spostamenti intermodali, in particolare quelli casa-studio e casa-lavoro.

Il PSC MiMS contribuisce a dare attuazione ai suddetti indirizzi strategici e a perseguire le priorità dell'UE nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, rafforzando la coesione economica, sociale e

territoriale attraverso il miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle merci, attraverso:

- Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari;
- Il rinnovo del parco mezzi per il trasporto pubblico locale, regionale e interregionale.

Il Settore di Intervento 07.05 è, dunque, dedicato alla mobilità urbana e, nello specifico, alla strategia nazionale per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario e su gomma e per la sicurezza ferroviaria.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, di seguito si riportano i contenuti del Piano operativo distinguendo i due settori.

Piano nazionale per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario.

Nel 2014, la domanda di trasporto complessiva soddisfatta dalle diverse imprese ferroviarie è stata pari a 49,9 miliardi di viaggiatori-km, ovvero i passeggeri che hanno utilizzato il trasporto ferroviario nel 2014 sono stati pari a 864 milioni. Il dato di viaggiatori-km è sostanzialmente simile a quello del 2008, che presentava un valore di 49,5 miliardi di viaggiatori-km, mentre cresce a livello complessivo il numero di passeggeri che nel 2008 si attestava invece a 802 milioni.

La domanda di trasporto complessiva soddisfatta nel 2014 dal principale operatore, ossia la società Trenitalia, è stata pari a 38,6 miliardi di viaggiatori-km, di cui circa 19,9 per tragitti di media e lunga percorrenza e circa 18,7 miliardi per tragitti regionali. Vi è stato un incremento dei viaggiatori-km trasportati rispetto al 2012 e 2013, anni in cui il perdurare della crisi ha inciso sui livelli di mobilità del Paese. Tuttavia, si registra un più basso livello di viaggiatori-km, soprattutto rispetto al periodo precedente al 2008, in cui il numero dei viaggiatori-km era superiore ai 45 miliardi. A livello di trasporto ferroviario regionale, a fronte dei 18,7 miliardi di viaggiatori-km registrati nel 2014, nel 2010 i viaggiatori-km erano pari a 22,7 miliardi.

Se analizziamo, invece, la produzione complessiva dei servizi di trasporto ferroviario offerti da Trenitalia, espressa in termini di treni-km e prendiamo come anno di riferimento pre-crisi il 2008, è possibile appurare una riduzione progressiva dell'offerta. Infatti, i treni-km offerti per il traffico viaggiatori di media-lunga percorrenza si riducono da un valore di 80,9 milioni del 2008, ad un valore di 77,9 milioni del 2014. Al contempo, tuttavia, cresce la % di treni arrivati tra 0 e 15 minuti di ritardo che passano da un valore del 90% del 2008 ad un valore del 93,4% del 2014. A livello di trasporto ferroviario regionale e metropolitano, l'offerta di treni-km si riduce da un valore di 187,4 milioni del 2008 ad un valore di 151,9 milioni del 2014. Per tale segmento di trasporto, la % di treni arrivati tra 0 e 15 minuti di ritardo passano dal 98% del 2008 al 97,4% del 2014.

Inoltre, deve rilevarsi che nel 2014, il numero di lavoratori, scolari e studenti che utilizzano il treno abitualmente per recarsi a lavoro, asilo o scuola sul totale complessivo, a livello nazionale, è stato pari al 5,2%, in crescita rispetto al valore del 2008 che era pari al 4,6%. Tuttavia, mentre nelle regioni del Nord, l'indice di utilizzo del trasporto ferroviario era pari al 5,7% e cresceva rispetto al valore del 2008 (i.e.4,8%), nelle regioni del Mezzogiorno si registrava un indice di utilizzo del trasporto ferroviario del 3,7%, in riduzione rispetto al valore del 2008 (i.e.4,0%).

Se si analizza poi il grado di soddisfazione del servizio di trasporto ferroviario a livello regionale, inteso come media delle persone che si dichiarano soddisfatte delle sette diverse caratteristiche del servizio rilevate (frequenza corse; puntualità; possibilità di trovare posto a sedere; pulizia delle

vetture; comodità degli orari; costo del biglietto; informazioni sul servizio) sul totale degli utenti del servizio, è possibile notare un incremento dell'indicatore. A livello nazionale, l'indice è pari al 50,6% nel 2014 a fronte del 44,7% che si registrava nel 2008. L'indice si presenta come più alto nelle regioni del Nord, dove il 52,2% delle persone si dichiara soddisfatto, mentre è più basso nelle regioni del Mezzogiorno dove l'indice è pari al 47,4%.

Con riferimento al parco rotabile, il principale operatore nel settore, ossia la società Trenitalia, disponeva alla fine del 2014 di 2.078 mezzi di trazione (di cui 1.405 elettrici), 6.529 carrozze e di 19.627 carri per il trasporto merci. Inoltre, il parco rotabile di Trenitalia comprendeva anche 1.222 mezzi leggeri elettrici e diesel e 437 complessi di cui 112 elettrotreni per il servizio di alta velocità. La consistenza del parco rotabile ha subito una riduzione negli ultimi anni. Ne 2008, infatti, i mezzi di trazione erano pari a 3.070 e le carrozze viaggiatori erano pari a 7.614 unità.

Nel complesso, il materiale rotabile appartenente alle piccole e medie imprese ferroviarie e ai gestori di infrastrutture ferroviarie è costituito nel 2014 da 457 mezzi di trazione e 225 carrozze viaggiatori.

L'analisi di contesto presentata, pertanto, motiva la scelta di intervento del programma a sostegno del potenziamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario in termini di tempi, qualità e sicurezza coerentemente con quanto previsto dall'Accordo di Partenariato.

Risultati attesi

OS3, con riferimento in particolare al miglioramento della mobilità, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali.

Il sistema di trasporto nazionale è caratterizzato da una preferenza nell'utilizzo del trasporto stradale a fronte di altre forme di trasporto a basse emissioni di carbonio e maggiormente sostenibili, come ad esempio il trasporto ferroviario.

Con riferimento al trasporto ferroviario, infatti, a livello nazionale la percentuale di persone che utilizza il treno per recarsi a lavoro o a scuola è pari soltanto al 5,2%. L'utilizzo del mezzo ferroviario, poi, nelle regioni del Mezzogiorno, assume valori ancora più bassi e pari al 3,7%.

I dati sulla fruizione del servizio di trasporto ferroviario devono poi essere analizzati anche alla luce dei giudizi degli utenti relativamente alle caratteristiche del servizio offerto. Mentre la soddisfazione del servizio si presenta generalmente più diffusa nelle regioni del Nord, con una media del 52,2% di utenti soddisfatti, alcune regioni del Mezzogiorno, quali Calabria e Sicilia, presentano dei valori piuttosto contenuti e pari rispettivamente al 31,2% e al 39,5%.

A determinare tali dati sulla fruizione, contribuisce anche la progressiva riduzione del parco rotabile adoperato dalle imprese che offrono il servizio di trasporto ferroviario e dagli effetti che scaturiscono dalla mancata presenza di tecnologie di sicurezza sulle reti regionali.

Il programma, attraverso il sostegno a interventi di miglioramento qualitativo e potenziamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, intende incrementare il grado di soddisfazione dei passeggeri in termini di qualità e favorire un aumento della quota di spostamenti tramite servizio ferroviario e una riduzione delle percorrenze effettuate tramite autovetture private. Altri effetti attesi riguarderanno la riduzione della congestione e dell'incidentalità, la riduzione delle emissioni complessive di CO₂ e più in generale il contenimento dei costi sociali connessi alla mobilità privata.

La finalità è quella di potenziare i servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa anche attraverso interventi infrastrutturali e tecnologici, rinnovo del materiale rotabile.

Con tale azione, il piano intende sostenere il potenziamento e il miglioramento del servizio di trasporto pubblico attraverso interventi infrastrutturali, interventi tecnologici e interventi di rinnovo del materiale rotabile.

L'azione, in particolare, sostiene l'acquisto di nuovi mezzi sulle tratte con la maggiore domanda potenziale dove risultano più urgenti le esigenze di ammodernamento del servizio, più elevato il potenziale di attrazione dell'utenza all'uso del mezzo ferroviario. Tali interventi dovrebbero consentire di potenziare in termini quantitativi e qualitativi il servizio di trasporto pubblico.

Ciascuna amministrazione regionale, ai fini dell'accesso alle risorse di tale azione, è tenuta a presentare un piano di investimento, riferito all'acquisto di treni diesel ed elettrici, in composizione bloccata, a 4/5 carrozze, DMU ed EMU a media e alta capacità, nonché quelli per il servizio sulle tratte a scartamento ridotto, contenente le seguenti informazioni minimali:

- i criteri adottati per l'individuazione degli interventi;
- il fabbisogno finanziario programmatico annuale, i soggetti attuatori e i tempi di attuazione;
- la quota di cofinanziamento degli interventi;
- l'indicazione delle risorse utilizzate per l'esecuzione di interventi analoghi, al fine di massimizzare i risultati e assicurare l'impiego delle risorse FSC secondo una logica addizionale e non sostitutiva delle risorse ordinarie;
- i tempi di assunzione degli impegni giuridicamente vincolanti e il cronoprogramma degli acquisti;
- l'esplicitazione delle modalità di attuazione.

Beneficiari ed eventuali soggetti attuatori

Regioni e, al loro interno, i soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale sulla base di contratti di servizio.

Destinatari

Cittadini e utenti del servizio di trasporto ferroviario.

Territori

Intero territorio nazionale.

Principi e criteri di selezione delle azioni-progetti

Le iniziative sono attuate in conformità con le disposizioni normative e di pianificazione nazionale e regionale esistenti.

Con riferimento all'acquisto di materiale rotabile, i criteri che devono essere rispettati nella selezione dei progetti sono:

- L'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti dovrà avvenire entro il 31 dicembre 2022, pena la revoca delle risorse;

- Il materiale rotabile deve essere utilizzato solo per il traffico in regime di obblighi di servizio pubblico che comprenda indicazioni chiare sulla territorialità e sul miglioramento degli standard misurati con adeguati indicatori;

- Gli interventi originariamente finanziati con risorse ex Del. CIPE 54/2016 devono essere cofinanziati (minimo 40%), ferma restando la possibilità per il soggetto beneficiario di avvalersi di quanto disposto dal comma 7, art. 200 del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

- Il materiale rotabile deve rispettare le norme UE e nazionali in materia di emissioni;

- Il materiale rotabile è di proprietà della Regione stessa o dell'Ente pubblico competente per il servizio ricadente in essa, o, in alternativa, di un soggetto terzo con il vincolo di reversibilità a favore degli enti di cui sopra, oppure dei successivi soggetti aggiudicatari del servizio, con il medesimo vincolo, previo riscatto del valore residuo, determinato sulla base dei criteri di cui alla misura 9 dell'allegato A alla deliberazione n.154 del 28 novembre 2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

La selezione delle operazioni da finanziare avviene individuando criteri di selezione che:

- garantiscano il contributo delle operazioni al conseguimento dell'obiettivo e del risultato specifico atteso;

- siano trasparenti e non discriminatori.

L'erogazione delle risorse, inoltre, viene effettuata sulla base del costo effettivo, al netto degli eventuali ribassi di gara, applicando la quota percentuale di cofinanziamento prestabilita nel piano di investimento.

Le economie derivanti dall'attuazione degli interventi finanziati saranno opportunamente accertate dalle Regioni, soggetti responsabili dell'attuazione degli interventi, in sede di monitoraggio e saranno immediatamente riprogrammabili.

Non sono comunque ammissibili spese che risultino finanziate attraverso altre fonti finanziarie, salvo che lo specifico progetto non preveda espressamente che l'intervento sia assicurato con una pluralità di fonti di finanziamento.

Piano nazionale per il rinnovo del materiale rotabile su gomma

Con riferimento al trasporto pubblico locale, l'ultimo dato reso disponibile da ISTAT e riferito al 2014, segnala una riduzione dell'offerta, in un quadro di forti disparità territoriali. La misura che sintetizza più informazioni sull'offerta di Tpl è il rapporto fra la produzione, espressa in posti-km, e la popolazione servita. In particolare, il numero dei posti-km tiene conto, dell'estensione delle reti, della numerosità e capacità dei mezzi impiegati e anche della frequenza del servizio.

Nell'insieme dei capoluoghi di provincia, le diverse modalità di Tpl considerate hanno prodotto complessivamente, nel corso del 2014, 4.423 posti-km per abitante, a fronte dei 4.787 posti-km per abitante offerti nel 2011. A determinare la contrazione dell'offerta ha contribuito soprattutto l'andamento della produzione degli autobus, che rispetto al 2011 è diminuita del 7,9% in termini

assoluti, e in misura ancora maggiore in rapporto alla popolazione servita (da 3.258 a 2.756 posti-km per abitante).

I posti-km per abitante offerti nel 2014 risultavano così ripartiti: autobus 62,3%; metropolitana 27,5%; filobus e tram 8,4%; trasporti per vie d'acqua, funicolare e funivia 1,8%. Tra i grandi comuni il valore del 2014 era pari a 6.180 posti-km per abitante e la quota dell'autobus risultava pari al 54,4%, a vantaggio della metropolitana (33,5%), del tram/filobus (10%) e delle altre modalità (2,2%). Negli altri capoluoghi la media risultava molto più bassa (2.050 posti-km per abitante), mentre la quota dell'autobus, spesso l'unica modalità disponibile, sfiorava il 95%. La composizione dell'offerta, nel 2014, si presentava sensibilmente differenziata anche fra le ripartizioni: la prevalenza dell'autobus risultava più marcata nel Mezzogiorno (85,7%), dove la quota della metropolitana risultava pari al 10,4% e quella di tram e filobus al 3,3%. Il profilo medio delle città del Nord risultava invece più simile a quello dei grandi comuni (autobus 53,1%, metropolitana 32,6% e tram/filobus 11,2%), mentre quello delle città del Centro se ne discostava per la minore incidenza di metropolitana (26,9%), tram e filobus (5,7%).

La distribuzione territoriale dei servizi di Tpl risultava poi ancora molto diseguale. L'offerta complessiva risultava infatti di 5.722 posti-km per abitante nelle città del Nord e 4.931 in quelle del Centro, valori compresi tra il doppio e il triplo di quello medio del Mezzogiorno (2.163).

A fronte di tali dati sull'offerta, nel 2014, in tutta Italia, il 23,8% dei residenti di 14 anni e più dichiaravano di utilizzare il Tpl (autobus, filobus e tram). Di questi, poco meno della metà (11,3%) lo utilizzavano tutti i giorni o più volte alla settimana. L'utilizzo del trasporto pubblico, poi, sembrava essere correlato alla dimensione del comune; le quote di utenti erano pari al 30% (con un 12,5% di utenti non occasionali) nei comuni con oltre 50 mila abitanti, e nei centri delle aree metropolitane l'utilizzo risultava ancora più diffuso e più frequente. Il 66,5% della popolazione di 14 anni e più residente nei grandi centri, infatti, dichiarava nel 2014 di usare i mezzi pubblici, il 36,6% tutti i giorni o più volte alla settimana.

Nelle ripartizioni del Nord l'utilizzo dei mezzi pubblici risultava superiore alla media nazionale (27,4% nel Nord-ovest e 24,9% nel Nord-est), mentre nel Mezzogiorno la fruizione scende al 17,5% (18,3% nel Sud e 15,8% nelle Isole). I valori più elevati si registravano invece nell'Italia Centrale (29,1%). A livello regionale, le più alte percentuali di utenti del Tpl si rilevavano in Liguria (40,8%), nel Lazio (38%) e in Trentino-Alto Adige. Le percentuali più basse (tra l'11 e il 13%) si presentavano, invece, in Umbria, Puglia, Basilicata e Calabria.

I dati relativi alla fruizione del servizio del Tpl, poi, devono essere interpretati alla luce dei giudizi degli utenti di autobus, tram e filobus relativamente alle caratteristiche del servizio offerto. In generale, gli aspetti dell'offerta che risultavano più critici, in base ai dati del 2014, sono il costo del biglietto (soddisfatti "molto" o "abbastanza" il 35,7% degli utenti), la comodità dell'attesa alle fermate (39,8%), la pulizia delle vetture (41,8%) e la possibilità di trovare posti a sedere (49,5%). Le caratteristiche che registravano un maggiore apprezzamento erano, invece, la velocità e la frequenza delle corse (soddisfatti rispettivamente 63,2 e 56,6% degli utenti), la possibilità di collegamento tra le diverse zone del Comune (55,7%), la puntualità (54,7%) e la comodità degli orari (53,7%). La soddisfazione per il servizio si presentava generalmente più diffusa al Nord, in particolare nel Nord-est, mentre risultavano meno frequentemente soddisfatti i residenti nelle regioni del Centro e, soprattutto, del Mezzogiorno. A livello regionale, Lazio, Campania e Sicilia non raggiungono

il 50% di utenti soddisfatti per alcuna delle caratteristiche analizzate, ma anche in Puglia e Calabria prevalgono largamente i giudizi negativi.

Con riferimento al parco veicolare, nel 2014 si contavano in media 79 autobus ogni 100.000 abitanti a fronte di una media di 87,8 autobus ogni 100.000 abitanti che si registrava nel 2008. Il valore, inoltre, si presentava più alto nelle città del Nord (91,7 contro 85,1 del Centro e 55,7 del Mezzogiorno) e nei grandi comuni (89,1 contro 65,2 della media degli altri capoluoghi). Le flotte più numerose in rapporto alla popolazione erano quelle di Cagliari, Siena e La Spezia, intorno a 150 veicoli ogni 100 mila abitanti, seguite da quelle di Trieste, Firenze e Genova, intorno a 125. Di contro le flotte meno numerose in rapporto alla popolazione erano quelle di Siracusa, intorno a 15 veicoli ogni 100.000 abitanti, seguite da Carbonia, Vibo Valentia, Trani, Andria, Caserta, Iglesias e Messina, circa 18 veicoli ogni 100.000 abitanti.

La quota di autobus “ecologici” nel 2014 era pari al 22,4%, e risultava composta per circa nove decimi da veicoli alimentati a metano o GPL e per il rimanente da veicoli a trazione elettrica integrale o ibrida. Il divario fra le ripartizioni era, in questo campo, piuttosto contenuto (22,8% nelle città del Nord, 24,3% in quelle del Centro, 18,8% in quelle del Mezzogiorno), mentre il valore medio dei grandi comuni risulta notevolmente più basso di quello degli altri capoluoghi (17,3 contro 31,7%). Quote di bus ecologici superiori ai due terzi del parco circolante si rilevavano ad Aosta, Udine, Ravenna, Perugia, Terni, Macerata, Ascoli Piceno, Caserta, Cosenza e Lanusei. Tra i grandi comuni, i valori più alti si registravano a Padova (61,1%), Bologna (52%) e Verona (50%), mentre non erano stati censiti autobus “ecologici” in grandi comuni quali Messina e Reggio Calabria.

In tal senso, peraltro, tende il decreto delegato in corso di emanazione di recepimento della Direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014, alla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che prevede tra l'altro obbligo di acquisto di autobus elettrici, ibridi e a metano in misura non inferiore al 25% degli acquisti complessivi.

A livello complessivo, inoltre, nel 2015, la flotta di autobus adibiti ad uso pubblico era composta da un numero totale di mezzi pari a 50.576 di cui 6.872 erano Euro 0, 1.690 Euro 1, 11.421 Euro 2, 13.334 Euro 3, 5.291 Euro 4, 10.928 Euro 5 e 978 Euro 6. Gli autobus circolanti in tutto il Paese fino alla classe Euro 3 rappresentavano ben il 64% del totale (con una quota del 14% di autobus Euro 0), quelli di classe Euro 4 e 5 il 32% e solo il 2% apparteneva alla classe Euro 6.

L'analisi di contesto presentata, pertanto, motiva la scelta di intervento del programma a supporto della mobilità sostenibile nelle aree urbane, coerentemente con quanto previsto dall'Accordo di Partenariato.

Risultati attesi

OS3, con riferimento in particolare all' aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane.

Il sistema di trasporto nazionale è caratterizzato da uno squilibrio modale a favore del trasporto stradale. Nel 2014, in base ai dati ISTAT, è prevalso l'uso del mezzo privato e in particolare dell'automobile che è stata scelta dal 68,3% degli occupati per recarsi sul luogo di lavoro, e dal 36% di scolari e studenti per farsi accompagnare nel luogo di studio.

Con riferimento al trasporto pubblico locale, il 23,8% dei residenti di 14 anni e più hanno dichiarato di utilizzare abitualmente i mezzi pubblici. Di questi, poco meno della metà, ossia l'11,3%, hanno utilizzato il trasporto pubblico locale tutti i giorni o più volte la settimana. Nel 2014, inoltre, si

contavano in media 79 autobus ogni 100.000 abitanti (91,7 nel Nord contro 85,1 nel Centro e 55,7 del Mezzogiorno) e la quota di autobus “ecologici” era costituita dal 22,4% dei mezzi (22,8% nelle città del Nord contro il 24,3% delle città del Centro e il 18,8% di quelle del Mezzogiorno), composti per circa nove decimi da veicoli alimentati a metano o GPL e per il rimanente da veicoli a trazione elettrica integrale o ibrida. Inoltre, l’età media del materiale rotabile a livello nazionale è di 12,2 anni, dato più elevato rispetto a Paesi quali Germania, Regno Unito, Francia e Spagna, in cui l’età media dei mezzi del parco rotabile è rispettivamente di 6,9 anni, 7,7 anni, 7,9 anni e 8 anni.

Il limitato utilizzo del trasporto pubblico locale e la limitata presenza di autobus “ecologici” determina un’elevata pressione sul territorio con conseguenti effetti negativi per la collettività che si traducono in rilevanti costi ambientali in termini di gas climalteranti.

La sfida che si intende affrontare è quella di intervenire a sostegno della transizione verso una economia a basse emissioni di carbonio, intervenendo nel settore della mobilità urbana sostenibile, attraverso ad esempio il miglioramento e potenziamento dei servizi di mobilità collettiva e il ricambio del materiale rotabile. In particolare, il programma favorisce la rapida acquisizione del materiale rotabile per il superamento delle maggiori criticità legate al Tpl, garantendo un elevato tasso di sostituzione e di innovazione del parco mezzi urbano, extraurbano e regionale destinato al trasporto pubblico locale, innalzando anche gli standard qualitativi del servizio.

Le azioni previste nell’ambito dell’obiettivo specifico garantiranno un aumento della quota di spostamenti afferenti al trasporto pubblico locale con conseguente riduzione delle percorrenze effettuate con autovetture private e delle emissioni complessive di CO₂. Altri effetti attesi riguarderanno il risparmio energetico, la riduzione della congestione e dell’incidentalità e più in generale il contenimento dei costi sociali connessi alla mobilità privata nelle aree urbane e metropolitane.

Linee di attività

Rinnovo del materiale rotabile. Attraverso tale azione si intende favorire un trasferimento di parte dell’utenza dal mezzo privato al trasporto collettivo, intervenendo sulla dotazione e sulla qualità del parco veicolare del trasporto collettivo su gomma, inadatto a sostenere la domanda potenziale e caratterizzato da una elevata anzianità media.

L’azione sostiene l’acquisto di beni e di servizi dedicati al potenziamento e al rinnovamento delle flotte impiegate nei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, nonché le necessarie infrastrutture tecnologiche di supporto per i combustibili alternativi a servizio dei mezzi acquisiti. In particolare, il programma intende sostenere l’acquisizione di nuovi mezzi eco-compatibili, caratterizzati da elevati rendimenti energetici e superiore efficienza energetica, con attenzione alla tipologia e taglia dei veicoli in relazione ai servizi da svolgere e alle aree in cui operano. A titolo esemplificativo, può essere finanziato l’acquisto delle seguenti tipologie di autobus, destinate sia al trasporto urbano che extraurbano:

- autobus ad alimentazione esclusivamente elettrica;
- autobus ad alimentazione ibrida;
- autobus a metano o GPL omologato EEV;

- autobus diesel euro VI.

Gli autobus destinati al rinnovo dei parchi automobilistici dovranno comunque possedere le seguenti caratteristiche:

- più recente classe di emissione di gas di scarico o assenza di emissioni;
- postazione disabili con adeguato sistema di incarozzamento;
- dotazione di dispositivo di conteggio dei passeggeri e videosorveglianza;
- predisposizione per il rilevamento posizione durante la corsa;
- predisposizione per l'installazione di modem/router WI-FI;
- predisposizione per la validazione elettronica a bordo dei titoli di viaggio.

Gli interventi finanziati, dovranno comunque consentire una riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera, in coerenza con le finalità dell'obiettivo specifico.

Ciascuna amministrazione regionale, ai fini dell'accesso alle risorse di tale azione, deve presentare un piano di investimento, con riferimento alla dotazione finanziaria ad essa attribuita e contenente le seguenti informazioni minimali:

- i criteri adottati per l'individuazione degli interventi;
- il fabbisogno finanziario programmatico annuale, i soggetti attuatori e i tempi di attuazione;
- la quota di cofinanziamento degli interventi;
- l'indicazione delle risorse utilizzate per l'esecuzione di interventi analoghi al fine di massimizzare i risultati e assicurare l'impiego delle risorse FSC secondo una logica addizionale e non sostitutiva delle risorse ordinarie;
- i tempi di assunzione degli impegni giuridicamente vincolanti e il cronoprogramma dei lavori;
- l'esplicitazione delle modalità di attuazione.

I veicoli acquistati sono di proprietà della Regione stessa o dell'Ente pubblico competente per il servizio ricadente in essa, o, in alternativa, di un soggetto terzo con il vincolo di reversibilità a favore degli enti di cui sopra, oppure dei successivi soggetti aggiudicatari del servizio, con il medesimo vincolo, previo riscatto del valore residuo, determinato sulla base dei criteri di cui alla misura 9 dell'Allegato A alla deliberazione n. 154 del 28 novembre 2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

Beneficiari ed eventuali soggetti attuatori

Regioni; Enti Locali; soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale sulla base di contratti di servizio

Destinatari

Cittadini e utenti del servizio di trasporto pubblico regionale e locale.

Territori

Intero territorio nazionale

Principi e criteri di selezione delle azioni-progetti

Le iniziative sono attuate in conformità alle disposizioni normative e di pianificazione europee, nazionali e regionali esistenti.

In particolare, il finanziamento delle operazioni è subordinato al rispetto delle seguenti condizioni:

- Assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2022, pena la revoca delle risorse;
- coerenza con i piani di mobilità urbana o metropolitana o di strumenti di pianificazione equivalenti già adottati e coerenza con i Piani per la qualità dell'aria istituiti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE.
- utilizzo del materiale rotabile solo per il traffico in regime di obblighi di servizio pubblico;
- acquisto di materiale rotabile conforme alle norme UE e nazionali applicabili per quanto riguarda le emissioni;

Gli interventi originariamente finanziati con risorse ex Del. CIPE 54/2016 devono essere cofinanziati (minimo 40%), ferma restando la possibilità per il soggetto beneficiario di avvalersi di quanto disposto dal comma 7, art. 200 del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

La selezione delle operazioni da finanziare deve avvenire individuando criteri di selezione che:

- garantiscano il contributo delle operazioni al conseguimento dell'obiettivo e del risultato specifico atteso;
- siano trasparenti e non discriminatori.

L'erogazione delle risorse, inoltre, deve essere effettuata sulla base del costo effettivo, al netto degli eventuali ribassi di gara, applicando la quota percentuale di cofinanziamento prestabilita nel piano di investimento.

Le economie derivanti dall'attuazione degli interventi finanziati saranno opportunamente accertate dalle Regioni, soggetti responsabili dell'attuazione degli interventi, in sede di monitoraggio e saranno immediatamente riprogrammabili.

Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria

L'infrastruttura ferroviaria, regionale e nazionale, si estende per circa 3.147 km, di cui 2.713 km costituiti da rete a semplice binario, 371 km di rete a doppio binario e 21 km di rete a 4 o più binari, con i problemi che ne derivano in termini di sicurezza.

Nonostante i regimi di circolazione in sicurezza disponibili, nel periodo temporale 2004-2014, il settore dei trasporti ferroviari, ha registrato 1.446 incidenti gravi. Tali incidenti hanno causato la perdita di 823 vite umane e il ferimento di 683 persone. Inoltre, vi sono stati danni significativi a materiali, binari, altri impianti e a volte l'interruzione prolungata del traffico.

L'infrastruttura ferroviaria nazionale è dotata del Sistema di Controllo della marcia del Treno (SCMT) su circa il 70% della sua lunghezza e di sistemi di supporto alla guida su circa il 25% della sua lunghezza.

Sulle reti regionali, invece, non risultano ancora completati i sistemi di attrezzaggio idonei a rendere compatibili i livelli tecnologici delle reti regionali con quelli della rete nazionale.

Le reti regionali non isolate, o "interconnesse", sono passate, con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 5 agosto 2016, n. 270, in attuazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, concernente il recepimento della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, sotto la responsabilità del controllo, in materia di sicurezza, dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF). L'Agenzia, con nota prot. n. 9956 in data 26 settembre 2016, ha opportunamente introdotto l'obbligo di più stringenti criteri tecnologici di sicurezza, ovvero in alternativa, obblighi di modalità di erogazione di servizio che, attraverso necessari interventi di riduzione della velocità commerciale, peggiorano la qualità del servizio ai cittadini.

L'esigenza di colmare il divario esistente tra la rete nazionale, già pressoché adeguata alla disciplina europea in materia di sicurezza a cura di RFI, e le reti regionali, mediante il completamento di idonei sistemi di attrezzaggio e l'introduzione di tecnologie più avanzate secondo gli standard europei, costituisce una priorità assoluta, da attuare mediante uno specifico Piano Nazionale, per l'adozione di parametri di sicurezza omogenei per gli interventi e tempi di adeguamento.

L'analisi di contesto presentata, pertanto, motiva la scelta di intervento del programma di sostegno al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario in termini di tempi, qualità e sicurezza coerentemente con quanto previsto dall'Accordo di Partenariato.

Risultato atteso

OS3 - OS4: Miglioramento della mobilità, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali, innalzamento del livello di sicurezza dell'infrastruttura, con particolare riguardo alla manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di infrastrutture ferroviarie, stradali e delle dighe.

L'infrastruttura ferroviaria nazionale è dotata del Sistema di Controllo della marcia del Treno (SCMT) su circa il 70% della sua lunghezza e di sistemi di supporto alla guida su circa il 25% della sua lunghezza. Sulle reti regionali, invece, non risultano ancora completati i sistemi di attrezzaggio idonei a rendere compatibili i livelli tecnologici delle reti regionali con quelli della rete nazionale.

Nonostante i regimi di circolazione in sicurezza disponibili, inoltre, nel periodo temporale 2004-2014, il settore dei trasporti ferroviari, ha registrato 1.446 incidenti gravi.

Tutto ciò contribuisce a una non efficiente allocazione della capacità ferroviaria e a determinare una preferenza nell'utilizzo del trasporto stradale a fronte di altre forme di trasporto a basse emissioni di carbonio e maggiormente sostenibili, come ad esempio il trasporto ferroviario.

Il programma, attraverso il sostegno a interventi di miglioramento della sicurezza dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, intende incrementare il grado di soddisfazione dei passeggeri in termini di qualità e favorire un aumento della quota di spostamenti tramite servizio ferroviario e una riduzione delle percorrenze effettuate tramite autovetture private. Inoltre, l'integrazione delle ferrovie interconnesse alla rete nazionale determina positive ricadute per il sistema di trasporto pubblico locale e nazionale, nonché benefici in termini di incremento dei livelli di sicurezza e di

razionalizzazione nell'impiego delle risorse pubbliche. Altri effetti attesi riguardano la riduzione della congestione e dell'incidentalità, la riduzione delle emissioni complessive di CO2 e più in generale il contenimento dei costi sociali connessi alla mobilità privata.

La finalità è di potenziare i servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa anche attraverso interventi infrastrutturali e tecnologici.

Sulla base di una puntuale analisi condotta dalla competente Direzione Generale, sono stati definiti, da un lato, gli interventi da attuare che tengono conto dei dati tecnici e trasportistici delle singole linee interconnesse e, dall'altro, i valori standard dei costi derivanti per l'adeguamento di ciascuna tipologia di intervento tecnologico di sicurezza.

Tali interventi saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea.

Per le linee ferroviarie esercite con il sistema del blocco telefonico senza alcun apparato tecnologico o con apparati con tecnologie obsolete, è stata prevista la realizzazione di un impianto di segnalamento con un blocco conta assi e relative apparecchiature e cavi di relazione e un Apparato centrale Computerizzato Multistazione con telecomando da PC.

È stata prevista, inoltre, l'installazione di un sistema tipo SCMT, Sistema di Controllo Marcia Treni, sulla infrastruttura ferroviaria e un attrezzaggio di bordo per i treni con lo stesso sistema.

Per le linee ferroviarie con la presenza di alcuni impianti di segnalamento utilizzabili o con suscettibilità di adeguamento, sono state individuate delle soluzioni che tengono conto, per quanto possibile, delle diverse situazioni.

Nei casi in cui sono presenti sistemi di segnalamento completo, con Blocco Automatico e Apparati Centrali di Stazione in condizione da poter essere utilmente implementati, è stata prevista la realizzazione di un Posto centrale con DCO per il controllo centralizzato del traffico e la posa di un cavo di relazione in fibra ottica per il collegamento con i posti periferici.

L'impianto è stato completato con la previsione dell'installazione del sistema SCMT (Sistema di Controllo della Marcia del treno) sia di già in telecomando, con controllo centralizzato del traffico, è stato previsto il solo SCMT - sia come Sistema di attrezzaggio di terra che di bordo.

Con tale azione, il programma intende sostenere il potenziamento e il miglioramento del servizio di trasporto pubblico attraverso interventi per il miglioramento della sicurezza. In particolare, l'azione sostiene investimenti quali:

- dispositivi tecnologici di distanziamento dei treni;
- sistemi automatici di protezione della marcia dei treni;
- manutenzione straordinaria degli impianti di sicurezza e segnalamento;
- dispositivi di controllo della vigilanza dell'agente di condotta;

- messa in sicurezza dei passaggi a livello o dispositivi che inibiscano il transito lato strada, mediante l'introduzione di dispositivi elettronici per il loro controllo;
- interventi tecnologici sui treni e sulla infrastruttura ferroviaria che consentano di prevenire gli incidenti o di limitarne le conseguenze, segnalando tempestivamente malfunzionamenti.

Tra gli interventi finanziabili rientrano, tra gli altri, i seguenti:

- BCA – Blocco Conta Assi in opera completo di apparecchiature e cavi di relazione;
- ACC-M – Apparato Centrale Computerizzato Multistazione con telecomando utilizzabile sia a terra da PC che a bordo.
- installato in opera compreso attrezzaggio posti periferici, dorsale di comunicazione in fibra ottica, controllo P.L. compreso le necessarie opere civili e fabbricati tecnologici, alimentazione, telefonia e sistemi ausiliari;
- SCMT – Sistema di Controllo Marcia Treni – Sottosistema di terra con encoder da segnale per linee da attrezzare integralmente con impianti segnalamento e di blocco;
- CTC – Posto Centrale con DCO per controllo centralizzato del traffico compreso ogni onere, per linee con impianti elettromeccanici esistenti;
- Cavo di relazione in fibra ottica per collegamento posto centrale con posti periferici;
- SCMT – Sistema di Controllo Marcia Treni – Sottosistema di terra con encoder da segnale compreso adeguamenti dei sistemi di Blocco automatico esistenti;
- SCMT di bordo – Sottosistema di bordo per attrezzaggio doppia cabina per ciascun treno con encoder da segnale;
- SCMT di bordo – Sottosistema di bordo per attrezzaggio doppia cabina per rotabile testa di serie.

Grazie a tali interventi, si perseguirà l'obiettivo di incrementare significativamente il livello di sicurezza del trasporto ferroviario e i meccanismi di allocazione della capacità ferroviaria con un auspicabile recupero di tracce orarie potenzialmente appetibili, proprio sulle relazioni ad alta frequentazione.

Ciascuna Regione, ai fini dell'accesso alle risorse di tale azione, deve presentare un piano operativo di investimento che tenga conto delle dotazioni finanziarie a essa attribuite e contenente le seguenti informazioni minimali:

- i criteri adottati per l'individuazione degli interventi;
- il fabbisogno finanziario programmatico annuale, i soggetti attuatori e i tempi di attuazione;
- la quota di cofinanziamento degli interventi;
- l'indicazione delle risorse utilizzate per l'esecuzione di interventi analoghi al fine di massimizzare i risultati e assicurare l'impiego delle risorse FSC secondo una logica addizionale e non sostitutiva delle risorse ordinarie;
- i tempi di assunzione degli impegni giuridicamente vincolanti e il cronoprogramma dei lavori;

- l'esplicitazione delle modalità di attuazione, evidenziando, eventualmente, la delega, laddove vi sia un unico soggetto affidatario della gestione delle reti regionali.

Lo strumento attuativo degli interventi in questione è costituito da un Accordo di programma MIT/Regioni/Soggetto attuatore indicato per la realizzazione degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e per l'upgrading dei livelli di sicurezza, al fine di ottemperare a innovazioni introdotte da disposizioni normative o derivanti dall'evoluzione tecnologica.

Beneficiari ed eventuali soggetti attuatori

Regioni e, al loro interno, i soggetti gestori delle reti ferroviarie di cui al DM 5 agosto 2016, n. 270.

Destinatari

Cittadini e utenti del servizio di trasporto ferroviario

Territori

Intero territorio nazionale

Principi e criteri di selezione delle azioni-progetti

Le iniziative sono attuate in conformità alle disposizioni normative e di pianificazione nazionale e regionale esistenti.

La selezione delle operazioni da finanziare avviene individuando criteri di selezione che:

- garantiscano il contributo delle operazioni al conseguimento dell'obiettivo e del risultato specifico atteso;
- siano trasparenti e non discriminatori.

L'erogazione delle risorse, inoltre, viene effettuata sulla base del costo effettivo, al netto degli eventuali ribassi di gara, applicando la quota percentuale di cofinanziamento prestabilita nel piano di investimento.

Le economie derivanti dall'attuazione degli interventi finanziati saranno opportunamente accertate dai soggetti responsabili dell'attuazione degli interventi in sede di monitoraggio e non saranno comunque riprogrammabili, se non ad intervento ultimato. A tale ultimo riguardo, nell'ottica di attuazione di un piano nazionale per il miglioramento delle condizioni di sicurezza di tutte le ferrovie, una volta esaurita la priorità delle ferrovie interconnesse, le eventuali economie saranno riprogrammate per gli interventi sulle ferrovie isolate.

Quadro finanziario complessivo del settore di intervento

Come da Delibera CIPESS n. 3 del 2021 "Fondo Sviluppo e Coesione. Approvazione del Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili", le risorse finanziarie assegnate al Settore di intervento 07.05 – *Mobilità urbana* ammontano a:

- **3.689,348** mln/€

Per la descrizione di dettaglio degli interventi si rimanda alle schede intervento allegate al Piano che forniscono informazioni circa:

- tempi di attuazione;
- cronoprogramma dei lavori e tempi di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti;
- piano finanziario, con indicazione del fabbisogno programmatico annuale e relativa articolazione su tutte le annualità fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020;
- indicazione delle altre risorse utilizzate oltre il FSC;
- indicazione delle modalità per l'attuazione degli interventi.

Tutti gli interventi saranno affidati nel pieno rispetto delle norme comunitarie, nazionali e regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile (in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuto, concorrenza, ambiente).

Beneficiari ed eventuali soggetti attuatori

Enti locali e Amministrazioni pubbliche, Società pubbliche e/o private concessionarie di servizi pubblici, come indicato nelle singole schede-intervento.

Per il dettaglio degli indicatori di output e di risultato afferenti all'area tematica e al settore di intervento in questione, si rimanda al paragrafo 2.2 del presente documento.

Segue l'elenco degli interventi ricondotti all'Area tematica 07- Trasporti e mobilità e al settore di intervento 07.05 – Mobilità urbana e di cui agli Assi tematici C e F del PO FSC Infrastrutture 14-20.

| Area Tematica | | 07 - "Trasporti e mobilità" | | |
|-----------------------|---|-----------------------------|---|---------------------------|
| Settore di intervento | | 07.05 - "Mobilità urbana" | | |
| Delibera CIPE | Titolo intervento | Regione | Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020 | Risorse finanziarie (ML€) |
| 12/2018 | Dorsale adriatico tirrenica Fossacesia/Torino di Sangro-Castel di Sangro: completamento della tratta ferroviaria regionale "Quadri-Castel di Sangro" Tratta da Ateleta Km. 89+31 a Castel di Sangro Km 98+404 | Abruzzo | C1 | 10,000 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Abruzzo | F1 | 7,680 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Abruzzo | F1 | 14,920 |
| 54/2016 | Sicurezza FERRO | Abruzzo | F1 | 15,642 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Basilicata | F1 | 7,008 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Basilicata | F1 | 28,032 |
| 12/2018 | Rinnovo materiale rotabile | Basilicata | F1 | 4,000 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Calabria | F1 | 16,496 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Calabria | F1 | 65,984 |
| 98/2017 | Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative | Calabria | F1 | 51,290 |

| | | | | |
|---------|---|-----------------------|----|---------|
| 54/2016 | Metropolitana di Napoli - Linea 1 - Completamento della tratta Dante - Garibaldi - CDN | Campania | C1 | 128,900 |
| 54/2016 | Linea 6 della metropolitana di Napoli - Tratta Mostra/Mergellina Municipio: completamento intervento | Campania | C1 | 114,800 |
| 54/2016 | Interventi di compatibilizzazione urbana della linea ferroviaria nel territorio di Pompei | Campania | C1 | 35,770 |
| 54/2016 | Ferrovia Circumflegrea. Tratta Soccavo-Traiano-Pianura. Risanamento statico della vecchia Galleria - Camaldoli - Adeguamento impiantistico ed opere complementari | Campania | C1 | 12,350 |
| 98/2017 | Metropolitana di Napoli - Linea 1: Tratta Dante-Garibaldi-Centro Direzionale | Campania | C1 | 30,000 |
| 98/2017 | Metropolitana di Napoli - Linea 6: Tratta Mostra - Arsenale - Deposito Officina Arsenale- 1° fase | Campania | C1 | 210,500 |
| 98/2017 | Ammodernamento funzionale e tecnologico della linea Metropolitana di Napoli 1 e miglioramento degli standard di sicurezza e comfort | Campania | C1 | 27,320 |
| 98/2017 | Completamento metropolitana di Salerno: tratta Arechi - Pontecagnano Aeroporto | Campania | C1 | 100,000 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Campania | F1 | 38,256 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Campania | F1 | 153,024 |
| 54/2016 | Sicurezza FERRO | Campania | F1 | 88,442 |
| 98/2017 | Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative | Campania | F1 | 69,190 |
| 54/2016 | Sicurezza FERRO | disponibili | F1 | 0,970 |
| 54/2016 | Completamento del servizio ferroviario metropolitano e filoviarizzazione delle linee portanti del Trasporto pubblico locale/Fornitura di nuovo materiale rotabile | Emilia Romagna | C1 | 41,500 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Emilia Romagna | F1 | 3,824 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Emilia Romagna | F1 | 15,296 |
| 54/2016 | Sicurezza FERRO | Emilia Romagna | F1 | 50,550 |
| 98/2017 | Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative | Emilia Romagna | F1 | 2,530 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Friuli Venezia Giulia | F1 | 1,360 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Friuli Venezia Giulia | F1 | 5,440 |
| 54/2016 | Sicurezza FERRO | Friuli Venezia Giulia | F1 | 0,966 |
| 54/2016 | Ammodernamento e potenziamento della Ferrovia Ex Concessa Roma - Lido. | Lazio | C1 | 180,000 |
| 54/2016 | Ammodernamento e potenziamento della Ferrovia Ex Concessa Roma - Viterbo nella tratta extraurbana Riano - Morlupo | Lazio | C1 | 154,000 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Lazio | F1 | 6,156 |

| | | | | |
|--------------------|---|--------------|----|---------|
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Lazio | F1 | 24,624 |
| 98/2017 | Interventi per il trasporto ferroviario: acquisto di nuovi treni ad alta capacità | Lazio | F1 | 54,710 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Liguria | F1 | 1,756 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Liguria | F1 | 7,024 |
| 54/2016 | Prolungamento della linea Metropolitana M1 Sesto San Giovanni - Cinisello Balsamo-Monza Bettola | Lombardia | C1 | 23,300 |
| 54/2016 | Riqualificazione della tranvia extraurbana Milano - Limbiate 1° lotto funzionale, Milano Comasina - Varedo deposito | Lombardia | C1 | 59,000 |
| 54/2016 | Linea M4 - Lorenteggio Linate - infrastruttura (15 km-21 stazioni - 47 UdT) | Lombardia | C1 | 17,700 |
| 54/2016 | Metropolitana leggera automatica di Brescia - 1° lotto funzionale tratta Prealpino-S.Eufemia - opere aggiuntive di completamento | Lombardia | C1 | 4,000 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Lombardia | F1 | 7,284 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Lombardia | F1 | 29,136 |
| 12/2018 | Rinnovo materiale rotabile ferroviario | Lombardia | F1 | 40,000 |
| 54/2016 | Sicurezza FERRO | Lombardia | F1 | 5,628 |
| 98/2017 | Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative | Lombardia | F1 | 7,270 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Marche | F1 | 2,072 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Marche | F1 | 8,288 |
| 98/2017 | Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative | Marche | F1 | 0,800 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Molise | F1 | 3,856 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Molise | F1 | 15,424 |
| 98/2017 | Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative | Molise | F1 | 4,510 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | P.A. Bolzano | F1 | 0,924 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | P.A. Bolzano | F1 | 3,696 |
| 98/2017 | Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative | P.A. Bolzano | F1 | 1,200 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | P.A. Trento | F1 | 3,100 |
| 54/2016 | Metropolitana automatica di Torino - tratta 3 Collegno-Cascine Vica - 1° lotto funzionale Fermi - Collegno centro | Piemonte | C1 | 33,700 |
| 54/2016 | Acquisto materiale rotabile per servizi ferroviari regionali e metropolitani | Piemonte | C1 | 43,200 |
| 54/2016 28/2019 | Metropolitana Linea 1: Tratta Fermi-Bengasi e Comprensorio Tecnico – Migrazione del sistema di segnalamento da VAL a CBTC - Tratta Fermi-Cascine Vica - realizzazione del nuovo sistema di segnalamento CBTC - Acquisto materiale rotabile compatibile con VAL 208 e installazione degli automatismi CBTC su 58 veicoli VAL208NG. | Piemonte | C1 | 100,100 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Piemonte | F1 | 5,149 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Piemonte | F1 | 20,656 |
| 54/2016 | Sicurezza FERRO | Piemonte | F1 | 11,892 |

| | | | | |
|---------|--|----------|----|---------|
| 98/2017 | Rinnovo Materiale Rotabile | Piemonte | F1 | 24,015 |
| 54/2016 | Prolungamento tratta metropolitana Bari - San Paolo fino a stazione "delle Regioni" | Puglia | C1 | 36,000 |
| 54/2016 | Materiale rotabile ferroviario | Puglia | C1 | 50,000 |
| 98/2017 | Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari - Taranto | Puglia | C1 | 70,000 |
| 98/2017 | Sviluppo sistemi di trasporto rapido di massa | Puglia | C1 | 38,610 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Puglia | F1 | 28,512 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Puglia | F1 | 114,048 |
| 54/2016 | Sicurezza FERRO | Puglia | F1 | 115,224 |
| 98/2017 | Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative | Puglia | F1 | 86,590 |
| 54/2016 | Centro Rimessa e Manutenzione (CRM), adeguamento e implementazioni della tratta in esercizio e acquisto rotabili, per la funzionalità dell'esercizio delle nuove tratte previste dall'estensione della rete metropolitane di Sassari | Sardegna | C1 | 31,600 |
| 54/2016 | Metropolitana Area Vasta di Cagliari: Tratta Vesalio / Quartucciu - Centro Commerciale Le Vele - 1° tratta di attestazione a Quartu Sant'Elena | Sardegna | C1 | 60,100 |
| 54/2016 | Asse attrezzato urbano Elmas - Assemini - Decimomannu. Progettazione e realizzazione delle opere afferenti alla riqualificazione fisica e funzionale dell'Asse attrezzato Elmas-Assemini-Decimomannu. | Sardegna | C1 | 5,300 |
| 98/2017 | Cagliari, Tramvia Linea 3 fornitura di 3 tram | Sardegna | C1 | 9,300 |
| 98/2017 | Cagliari, Realizzazione della linea tranviaria Linea Quartu Sant'Elena con acquisto di 4 tram | Sardegna | C1 | 48,810 |
| 12/2018 | Realizzazione deposito ferroviario di Sassari | Sardegna | C1 | 2,050 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Sardegna | F1 | 17,104 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Sardegna | F1 | 68,416 |
| 98/2017 | Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative | Sardegna | F1 | 150,460 |
| 54/2016 | "Potenziamento e trasformazione della Ferrovia Circumetnea nelle aree urbane di Catania e Misterbianco e della tratta submetropolitana fino a Paternò" - lotto di completamento dalla stazione di Monte Po alla stazione Misterbianco centro, della tratta Nesima-Misterbianco centro" | Sicilia | C1 | 40,000 |
| 98/2017 | Ferrovia Circumetnea Misterbianco - Paternò: Tratta Misterbianco - Belpasso | Sicilia | C1 | 115,000 |
| 98/2017 | Linea tranviaria di Messina: interventi di manutenzione e miglioramento del parco veicolare | Sicilia | C1 | 6,790 |
| 98/2017 | Linea tranviaria di Messina: opere di ripristino e manutenzione della linea | Sicilia | C1 | 4,450 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Sicilia | F1 | 164,352 |
| 12/2018 | Rinnovo materiale rotabile per il TPL utilizzando tecnologie innovative | Sicilia | F1 | 10,000 |

| | | | | |
|-------------------------------------|---|---------------|----|------------------|
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Toscana | F1 | 4,404 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Toscana | F1 | 17,616 |
| 54/2016 | Sicurezza FERRO | Toscana | F1 | 5,436 |
| 54/2016 | Interventi di ammodernamento e adeguamento agli standard dell'infrastruttura nazionale della Ferrovia Centrale Umbra | Umbria | C1 | 51,000 |
| 98/2017 | Interventi di miglioramento della sicurezza della Ferrovia Centrale Umbra | Umbria | C1 | 5,000 |
| 54/2016 | Interventi di ammodernamento e adeguamento agli standard dell'infrastruttura ferroviaria nazionale della Ferrovia Centrale Umbra | Umbria | C1 | 8,360 |
| 12/2018 | Interventi di miglioramento della sicurezza della Ferrovia Centrale Umbra (potenziamento ed ammodernamento) | Umbria | C1 | 1,000 |
| 54/2016 | Sicurezza FERRO | Umbria | F1 | 2,226 |
| 54/2016 | Acquisto di tre treni bimodali per il collegamento ferroviario funzionale Aosta - Torino | Valle d'Aosta | C1 | 24,000 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Valle d'Aosta | F1 | 0,348 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Valle d'Aosta | F1 | 1,392 |
| 12/2018 | Lavori di Completamento del S.F.M.R. Comune di Venezia – Nodo della Gazzera. Int. 1.08 – Nuova fermata S.F.M.R. di Gazzera; Int. 1.09 – Raccordo viario Brendole/Castellana; Int. 1.10 – Nuova fermata S.F.M.R di Olimpia/Mestre centro | Veneto | C1 | 5,300 |
| 54/2016 | Materiale rotabile GOMMA | Veneto | F1 | 4,416 |
| 54/2016 | Materiale rotabile Ferro | Veneto | F1 | 17,664 |
| 12/2018 | Acquisto di convogli ferroviari | Veneto | F1 | 6,336 |
| 54/2016 | Sicurezza FERRO | Veneto | F1 | 3,024 |
| 98/2017 | Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative | Veneto | F1 | 2,900 |
| TOTALE SETTORE DI INTERVENTO | | | | 3.689,348 |

2.1.9 Area tematica 08: Riqualificazione urbana. Settore di Intervento 08.01-Edilizia pubblica (Asse tematico E: Altri interventi del PO FSC “Infrastrutture” 2014-2020).

Nell’ambito del settore di intervento 08.01 – Edilizia pubblica sono stati ricondotti gli interventi di cui all’Asse tematico E – *Altri interventi* del PO FSC “Infrastrutture” 14-20.

Principi e criteri di selezione degli interventi

I criteri di selezione delle operazioni sono impostati nel rispetto dei seguenti principi legati alle politiche trasversali dell’Unione Europea:

- Principio di non discriminazione e della parità fra uomini e donne. L’art. 19 del TFUE e l’art. 7 del Regolamento (UE) n.1303/2013 regolano l’integrazione della prospettiva di genere e non discriminazione, prevedendo l’obbligo per la Commissione e gli Stati membri di prevenire qualsiasi

discriminazione fondata sul sesso o l'orientamento sessuale, l'età, l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità;

- Principio dello sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente. Conformemente all'articolo 11 e all'articolo 191, paragrafo 1, TFUE e nel rispetto delle indicazioni di cui all'art. 8 del Reg. (CE) 1303/2013, nella preparazione ed esecuzione dei programmi devono essere promossi gli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, l'impiego efficiente delle risorse, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento ai medesimi, la protezione della biodiversità, la resilienza alle catastrofi, nonché la prevenzione e la gestione dei rischi.

I criteri di selezione risultano, quindi, articolati nelle seguenti tipologie:

1. Requisiti di ammissibilità formale e sostanziale, ovvero quei requisiti di eleggibilità delle operazioni che rappresentano elementi imprescindibili dal punto di vista amministrativo e di rispetto della normativa nazionale e comunitaria;

2. Criteri di valutazione in grado di favorire la selezione di operazioni che concorrano:

- al raggiungimento dei risultati attesi con riferimento all'obiettivo specifico della pertinente priorità (efficacia);
- al raggiungimento del risultato con il minor dispendio di costi (efficienza attuativa);
- a garantire la più adeguata qualità progettuale intrinseca, innovatività e integrazione con altri interventi.

Criteri di ammissibilità formale

- Rispetto delle scadenze ove pertinente;
- Assenza di duplicazione di finanziamenti provenienti da altri fondi comunitari, nazionali e regionali.

Criteri di ammissibilità sostanziale

- Comprovato rispetto della normativa vigente in materia ambientale, di appalti pubblici e di aiuti di Stato;
- Esistenza di un cronoprogramma afferente all'intero iter di attuazione.

Criteri di valutazione

- Maturità progettuale;
- Coerenza strategica degli interventi con la programmazione nazionale e regionale;
- Congruità dei tempi di realizzazione esposti nel cronoprogramma;
- Capacità di raggiungere i target di realizzazione previsti dal Piano;
- Possibilità di attrarre risorse private e/o capitali aggiuntivi.

Risultati attesi

OS4: l'innalzamento del livello di sicurezza dell'infrastruttura.

Quadro finanziario

Come da Delibera CIPESS n. 3 del 2021 “Fondo sviluppo e coesione. Approvazione del Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili”, le risorse finanziarie assegnate agli interventi ricondotti nell’ambito dell’ area tematica 08: *Riqualificazione Urbana* e del settore di intervento 08.01 – *Edilizia pubblica* e di cui all’ex Asse tematico E, ammontano a:

- **50,670** mln/€

Per la descrizione di dettaglio degli interventi si rimanda alle schede intervento allegate al Piano che forniscono informazioni circa:

- tempi di attuazione;
- cronoprogramma dei lavori e tempi di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti;
- piano finanziario, con indicazione del fabbisogno programmatico annuale e relativa articolazione su tutte le annualità fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020;
- indicazione delle altre risorse utilizzate oltre al FSC;
- indicazione delle modalità per l’attuazione degli interventi.

Tutti gli interventi saranno affidati nel pieno rispetto delle norme comunitarie, nazionali e regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile, in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuto, concorrenza, ambiente.

Beneficiari ed eventuali soggetti attuatori

Amministrazioni pubbliche; Enti locali; Società pubbliche e/o private concessionarie di servizi pubblici, come indicato nelle singole schede-intervento

Per il dettaglio degli indicatori di output e di risultato afferenti all’area tematica e al settore di intervento in questione, si rimanda al paragrafo 2.2 del presente documento.

Segue l’elenco degli interventi ricondotti alla suddetta Area tematica e settore di intervento.

| Area Tematica | | 08 - "Riqualificazione urbana" | | |
|-----------------------|---|--------------------------------|---|---------------------------|
| Settore di intervento | | 08.01 - "Edilizia pubblica" | | |
| Delibera CIPE | Titolo intervento | Regione | Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020 | Risorse finanziarie (ML€) |
| 54/2016 | Interventi di rigenerazione urbana | Emilia Romagna | E1 | 30,000 |
| 12/2018 | Completamento degli interventi previsti nel bando nazionale "periferie" : progetto denominato "experimental city" - Edifici nel complesso della ex Caserma Osoppo | Friuli Venezia Giulia | E1 | 2,000 |
| 98/2017 | Intervento per adeguare sismicamente la struttura del Liceo Grigoletti ed efficientare l'edificio | Friuli Venezia Giulia | E1 | 5,200 |
| 98/2017 | Costruzione di nuovo edificio scolastico da destinare a scuola materna slovena a Savogna di Isonzo | Friuli Venezia Giulia | E1 | 1,600 |

| | | | | |
|-------------------------------------|---|-----------------------|----|---------------|
| 98/2017 | Adeguamento sismico edificio scolastico a Pradamano destinato a scuola secondaria di primo grado | Friuli Venezia Giulia | E1 | 0,980 |
| 98/2017 | Adeguamento sismico e messa in sicurezza di parte dell'edificio scolastico in via Sant'Anastasio contenente le scuole Manna e Corsi a Trieste | Friuli Venezia Giulia | E1 | 2,000 |
| 12/2018 | Adeguamento normativo del complesso scolastico Fonda Savio | Friuli Venezia Giulia | E1 | 2,000 |
| 98/2017 | Interventi di rigenerazione urbana | Umbria | E1 | 6,890 |
| TOTALE SETTORE DI INTERVENTO | | | | 50,670 |

2.1.10 Area tematica 12: Capacità amministrativa. Settore di Intervento 12.02- Assistenza tecnica (Asse tematico E: Altri interventi del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020).

Nell'ambito del settore di intervento 12.02 – Assistenza tecnica sono stati ricondotti gli interventi di Assistenza tecnica di cui all'Asse tematico E – *Altri interventi* del PO FSC "Infrastrutture" 14-20.

Principi e criteri di selezione degli interventi

I criteri di selezione delle operazioni sono impostati nel rispetto dei seguenti principi legati alle politiche trasversali dell'Unione Europea:

- Principio di non discriminazione e della parità fra uomini e donne. L'art. 19 del TFUE e l'art. 7 del Regolamento (UE) n.1303/2013 regolano l'integrazione della prospettiva di genere e non discriminazione, prevedendo l'obbligo per la Commissione e gli Stati membri di prevenire qualsiasi discriminazione fondata sul sesso o l'orientamento sessuale, l'età, l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità;

- Principio dello sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente. Conformemente all'articolo 11 e all'articolo 191, paragrafo 1, TFUE e nel rispetto delle indicazioni di cui all'art. 8 del Reg. (CE) 1303/2013, nella preparazione ed esecuzione dei programmi devono essere promossi gli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, l'impiego efficiente delle risorse, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento ai medesimi, la protezione della biodiversità, la resilienza alle catastrofi, nonché la prevenzione e la gestione dei rischi.

I criteri di selezione risultano, quindi, articolati nelle seguenti tipologie:

1. Requisiti di ammissibilità formale e sostanziale, ovvero quei requisiti di eleggibilità delle operazioni che rappresentano elementi imprescindibili dal punto di vista amministrativo e di rispetto della normativa nazionale e comunitaria;

2. Criteri di valutazione in grado di favorire la selezione di operazioni che concorrano:

- al raggiungimento dei risultati attesi con riferimento all'obiettivo specifico della pertinente priorità (efficacia);

- al raggiungimento del risultato con il minor dispendio di costi (efficienza attuativa);

- a garantire la più adeguata qualità progettuale intrinseca, innovatività e integrazione con altri interventi.

Criteri di ammissibilità formale

- Rispetto delle scadenze ove pertinente;
- Assenza di duplicazione di finanziamenti provenienti da altri fondi comunitari, nazionali e regionali.

Criteri di ammissibilità sostanziale

- Comprovato rispetto della normativa vigente in materia ambientale, di appalti pubblici e di aiuti di Stato;
- Esistenza di un cronoprogramma afferente all'intero iter di attuazione.

Criteri di valutazione

- Maturità progettuale;
- Coerenza strategica degli interventi con la programmazione nazionale e regionale;
- Congruità dei tempi di realizzazione esposti nel cronoprogramma;
- Capacità di raggiungere i target di realizzazione previsti dal Piano;
- Possibilità di attrarre risorse private e/o capitali aggiuntivi.

Quadro finanziario

Come da Delibera CIPESS n. 3 del 2021 "Fondo sviluppo e coesione. Approvazione del Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili", le risorse finanziarie assegnate agli interventi ricondotti nell'ambito dell' Area tematica 12: *Capacità amministrativa* e del Settore di Intervento 12.02- *Assistenza tecnica* (Asse tematico E: *Altri interventi* del PO FSC "Infrastrutture" 2014-2020), ammontano a:

- **16,250** mln/€

Per la descrizione di dettaglio degli interventi si rimanda alle schede intervento allegate al Piano che forniscono informazioni circa:

- tempi di attuazione;
- cronoprogramma dei lavori e tempi di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti;
- piano finanziario, con indicazione del fabbisogno programmatico annuale e relativa articolazione su tutte le annualità fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020;
- indicazione delle altre risorse utilizzate oltre al FSC;
- indicazione delle modalità per l'attuazione degli interventi.

Tutti gli interventi saranno affidati nel pieno rispetto delle norme comunitarie, nazionali e regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile, in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuto, concorrenza, ambiente.

Per il dettaglio degli indicatori di output e di risultato afferenti all'area tematica e al settore di intervento in questione, si rimanda al paragrafo 2.2 del presente documento.

Segue l'elenco degli interventi ricondotti alla suddetta Area tematica e relativo settore di intervento.

| Area Tematica | | 12 - "Capacità Amministrativa" | | |
|-------------------------------------|--|--------------------------------|---|------------------------------|
| Settore di intervento | | 12.02 - "Assistenza tecnica" | | |
| Delibera CIPE | Titolo intervento | Regione | Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020 | Risorse finanziarie (ML€) |
| 54/2016 | Azioni di sistema - Supporto alle strutture di coordinamento, attuazione, monitoraggio, controllo e gestione finanziaria del Piano Operativo FSC | | E1 | 16,250 |
| TOTALE SETTORE DI INTERVENTO | | | | 16,250 |

2.2 GLI INDICATORI

2.2.1 GLI INDICATORI DI OUTPUT

Si rappresenta, di seguito, la tabella sinottica degli indicatori di output afferenti alle Aree tematiche e ai Settori di intervento individuati nell'ambito del PSC MiMS:

| AREA TEMATICA | SETTORE DI INTERVENTO | INDICATORI DI OUTPUT | UNITA' DI MISURA | VALORE TARGET AL 2025 |
|-----------------|--------------------------------------|--|------------------|-----------------------|
| AREA TEMATICA 5 | 05.01-Rischi e adattamento climatico | 113 - Lunghezza totale delle strade di nuova costruzione | Chilometri | 1.396,22 |
| | | 114 - Lunghezza totale delle strade ricostruite o rinnovate | Chilometri | 4.047.148,02 |
| | 05.02-Risorse idriche | 120 - Popolazione beneficiaria di misure di protezione contro le alluvioni | Numero | 5.189.523,48 |
| | 05.05-Natura e biodiversità | 800 - Beneficiari/Popolazione Beneficiaria | Numero | 10.318.556,76 |
| AREA TEMATICA 7 | 07.01-Trasporto stradale | 113 - Lunghezza totale delle strade di nuova costruzione | Chilometri | 5.564,65 |
| | | 114 - Lunghezza totale delle strade ricostruite o rinnovate | Chilometri | 2.016.565,66 |
| | | 800 - Beneficiari/Popolazione Beneficiaria | Numero | 3.426.496,01 |
| | 07.02-Trasporto ferroviario | 112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate | Chilometri | 1.872,83 |
| | | 800 - Beneficiari/Popolazione Beneficiaria | Numero | 200.000,00 |
| | 07.03-Trasporto marittimo | 800 - Beneficiari/Popolazione Beneficiaria | Numero | 50.849.973,27 |
| | 07.04-Trasporto aereo | 904 - Aeroporti interessati | Numero | 18,00 |
| | | 920 - Realizzazione di applicativi e sistemi informativi | Numero | 2,00 |
| | 07.05-Mobilità urbana | 112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate | Chilometri | 967,03 |

| | | | | |
|------------------|--------------------------|--|------------|---------------|
| | | 115 - Lunghezza totale delle linee tranviarie e metropolitane nuove o migliorate | Chilometri | 6.356,29 |
| | | 794 - Unità beni acquistati | Numero | 1.855,00 |
| | | 800 - Beneficiari/Popolazione Beneficiaria | Numero | 11.892.001,00 |
| | | 920 - Realizzazione di applicativi e sistemi informativi | Numero | 47,00 |
| AREA TEMATICA 8 | 08.01-Edilizia pubblica | 800 - Beneficiari/Popolazione Beneficiaria | Numero | 7.589.019,38 |
| AREA TEMATICA 12 | 12.02-Assistenza tecnica | 920 - Realizzazione di applicativi e sistemi informativi | Numero | 2,00 |
| | | 800 - Beneficiari/Popolazione Beneficiaria | Numero | 11,00 |

2.2.2 GLI INDICATORI DI RISULTATO

Si rappresenta, di seguito, la tabella sinottica degli indicatori di risultato afferenti alle Aree tematiche e ai Settori di intervento individuati nell'ambito del PSC MiMS:

| AREA TEMATICA | SETTORE DI INTERVENTO | INDICATORI DI RISULTATO | FONTE | ANNO BASELINE | BASELINE | TARGET AL 2025 |
|-----------------|--------------------------------------|--|-------|---------------|----------|--------------------------------|
| AREA TEMATICA 5 | 05.01-Rischi e adattamento climatico | 449 - Tempi effettivi di percorrenza | ISTAT | 2015 | 50,29 | 50,69 |
| | 05.02-Risorse idriche | 278 - Popolazione esposta a rischio alluvione | ISTAT | 2015 | 19,61 | 25,53 |
| | 05.05-Natura e biodiversità | 449 - Tempi effettivi di percorrenza | ISTAT | 2015 | 50,29 | 50,69 |
| | | 105 - Tasso di turisticità | ISTAT | 2014 | 6,3 | 1,17 |
| AREA TEMATICA 7 | 07.01-Trasporto stradale | 445 - Indice di accessibilità verso i nodi urbani e logistici | ISTAT | 2013 | 51,76 | Valore target in aggiornamento |
| | 07.02-Trasporto ferroviario | 046 - Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario | ISTAT | 2014 | 28,8 | 33,75 |
| | 07.03-Trasporto marittimo | 105 - Tasso di turisticità | ISTAT | 2014 | 6,3 | 1,17 |
| | 07.04-Trasporto aereo | 405 - Progetti e interventi i che rispettano i cronoprogrammi di | ISTAT | 2013 | 18 | Valore target in aggiornamento |

| | | | | | | |
|------------------|--------------------------|--|-------|------|------------|--------------------------------|
| | | attuazione e un tracciato unico completo | | | | |
| | 07.05-Mobilità urbana | 046 - Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario | ISTAT | 2014 | 28,8 | 33,75 |
| | | 129 - Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici | ISTAT | 2014 | 20,3 | 17,55 |
| | | 172 - Grado di soddisfazione dei passeggeri a livello regionale per genere | ISTAT | 2014 | 50,5 | 84,6 |
| | | 383 - Emissioni di gas a effetto serra da trasporti stradali (Teq. CO2) | ISTAT | 2010 | 108.678,40 | 150.066,13 |
| AREA TEMATICA 8 | 08.01-Edilizia pubblica | 405 - Progetti e interventi i che rispettano i cronoprogrammi di attuazione e un tracciato unico completo | ISTAT | 2013 | 18 | Valore target in aggiornamento |
| AREA TEMATICA 12 | 12.02-Assistenza tecnica | Numero di impiegati FTE | | | | Valore target in aggiornamento |

3. La governance del Piano e le modalità attuative

Gli interventi del Piano sono attuati direttamente dai soggetti attuatori, sulla base di convenzioni/disciplinari di obblighi stipulati con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Nelle convenzioni/disciplinari sono definiti obblighi e modalità relativi all'attuazione degli interventi, con particolare riguardo ai criteri relativi all'attività di sorveglianza tecnico-amministrativa durante le fasi di progettazione e realizzazione degli interventi e all'avanzamento fisico, finanziario e procedurale degli stessi, e all'attività di monitoraggio e rendicontazione del finanziamento assentito.

Qualora dovesse rendersi necessario il coinvolgimento di un livello di governo diverso dalla Amministrazione centrale, sarà valutata la possibilità di procedere con la sottoscrizione di strumenti di cooperazione interistituzionale (Accordi o Intese istituzionali) o attraverso strumenti operativi quali gli Accordi di Programma Quadro rafforzati (Stato – Regione).

Per gli interventi di competenza della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali di cui all'Asse A (settori di intervento 05.01 e 07.01) e quelli di competenza della Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, di cui all'Asse B, (settore di intervento 07.02, attuati,

rispettivamente, dai soggetti attuatori Anas Spa e RFI Spa, si fa ricorso allo strumento del Contratto di Programma tra il MiMS e i soggetti attuatori.

Tutti gli interventi inseriti nel presente Piano vengono affidati ed attuati nel pieno rispetto delle normative comunitarie, nazionali e regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile (in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuto, concorrenza, ambiente).

Il termine per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, come previsto dal DL 30 aprile 2021, n. 56, è fissato al 31.12.2022.

3.1 Organismi responsabili dell'attuazione – Sistema di gestione e controllo

La Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali è individuata quale Autorità responsabile del Piano di Sviluppo e Coesione a titolarità del MIMS, con le attribuzioni di cui alla Delibera del CIPESS 29 aprile 2021, n. 2/2021. Con Decreto Direttoriale del 12.11.2021, la suddetta Direzione generale ha delegato le funzioni di Autorità responsabile del Piano Sviluppo e Coesione alla Divisione III – Articolazione territoriale delle reti infrastrutturali. Pianificazione e programmazione di settore. Programmazione negoziata. L'attuazione del Piano di sviluppo e coesione è assicurata dalle Direzioni generali del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di seguito individuate, già competenti per materia in relazione ai corrispondenti settori d'intervento del Piano Operativo "Infrastrutture" FSC 2014-2020.

| | |
|---|---|
| Autorità responsabile | Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali. Nell'ambito della suddetta Direzione Generale, le attività di cui al SIGECO sono state attribuite alla Divisione 3 "Articolazione territoriale delle reti infrastrutturali. Pianificazione e programmazione di settore. Programmazione negoziata" |
| Strutture responsabili dell'attuazione, gestione e monitoraggio degli interventi | <p>Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali</p> <ul style="list-style-type: none"> - per l'attuazione degli interventi dell'area tematica 07- Trasporti e Mobilità, settore di intervento 07.01- Trasporto stradale - per l'attuazione degli interventi dell'area tematica 05- Ambienti e risorse naturali, settore di intervento 05.01- Rischi e adattamento climatico <p>Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie</p> <ul style="list-style-type: none"> - per l'attuazione degli interventi dell'area tematica 07- Trasporto e mobilità, settore di intervento 07.02- Trasporto ferroviario - per l'attuazione degli interventi dell'area tematica 07- Trasporto e mobilità, settore di intervento 07.05- Mobilità urbana <p>Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile</p> <ul style="list-style-type: none"> - per l'attuazione degli interventi dell'area tematica 07- Trasporto e mobilità, settore di intervento 07.02- Trasporto ferroviario - per l'attuazione degli interventi dell'area tematica 07- Trasporto e mobilità, settore di intervento 07.05- Mobilità urbana - per l'attuazione degli interventi dell'area tematica 05- Ambienti e risorse naturali, settore di intervento 05.05- Natura e biodiversità <p>Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche</p> <ul style="list-style-type: none"> - per l'attuazione degli interventi dell'area tematica 05- Ambiente e risorse naturali, settore di intervento 05.02- Risorse idriche; |

| | |
|--|---|
| | <p>Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari</p> <ul style="list-style-type: none"> - per l'attuazione degli interventi dell'area tematica 07- Trasporto e mobilità, settore di intervento 07.04 - Trasporto Aereo <p>Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali - Divisione 5</p> <ul style="list-style-type: none"> - per l'attuazione degli interventi dell'area tematica 08- Riqualificazione urbana, settore di intervento 08.01 - Edilizia pubblica - per l'attuazione degli interventi dell'area tematica 12- Capacità amministrativa, settore di intervento 12.02 – Assistenza tecnica <p>Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne</p> <ul style="list-style-type: none"> - per l'attuazione degli interventi dell'area tematica 07- Trasporti e Mobilità, settore di intervento 07.03 – Trasporto marittimo <p>Direzione generale per l'edilizia statale, le politiche abitative, la riqualificazione urbana e gli interventi speciali</p> <ul style="list-style-type: none"> - per l'attuazione degli interventi dell'area tematica 08- Riqualificazione urbana, settore di intervento 08.01- Edilizia pubblica |
| | <p>Struttura di gestione finanziaria - Organismo di Certificazione</p> <p>Divisione 6 – Autorità di pagamento ai sensi dei Regolamenti comunitari della Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali</p> |
| | <p>Struttura di controllo</p> <p>L'unità Controlli di I Livello – Assi I e II (UCIL), costituita nell'ambito del PON Infrastrutture e reti 2014-2016</p> |
| | |

Per il dettaglio delle funzioni e delle responsabilità si rimanda allo schema di Sistema di gestione e controllo (SI.GE.CO) vigente, adottato per garantire l'efficace raggiungimento degli obiettivi, il monitoraggio dell'attuazione delle singole operazioni finanziate, il rispetto della normativa nazionale e comunitaria applicabile, la regolarità delle spese sostenute e rendicontate.

3.2 Comitato di Sorveglianza

La Delibera CIPESS n. 2/2021, lettera A, al punto 4 *“Sorveglianza del PSC e modifiche del Piano”*, stabilisce che l'Amministrazione titolare del Piano istituisca un Comitato di Sorveglianza (CdS).

Il CdS del PSC del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili è stato istituito con Decreto del Ministro delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) del 27 ottobre 2021 che,

all'art. 5, prevede che il suddetto CdS sia composto da un rappresentante per ciascuno dei soggetti di seguito indicati:

- Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali - Divisione III *Articolazione territoriale delle reti infrastrutturali. Pianificazione e programmazione di settore. Programmazione negoziata*, delegata delle funzioni di Autorità responsabile del Piano di Sviluppo e Coesione;
- Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Direzioni Generali responsabili dell'attuazione, gestione e monitoraggio degli interventi del Piano Operativo e Coesione;
- Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali – Divisione VI, quale Organismo di certificazione;
- Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per le politiche di coesione;
- Agenzia per la coesione territoriale;
- Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica;
- Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato – IGRUE;
- Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie;
- Regioni interessate.

Con riferimento a quest'ultimo punto, partecipano ai lavori del Comitato i rappresentanti delle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Molise, Piemonte, Puglia, Sardegna, Sicilia, Toscana, Umbria, Valle d'Aosta, Veneto, e delle Province autonome di Bolzano e Trento.

Partecipano, altresì, ai lavori del Comitato i rappresentanti del partenariato economico e sociale in relazione all'attività di cui all'art. 44, comma 3, lettere d) ed e), del decreto-legge n. 34 del 2019, che si sostanzia nell'esame di ogni aspetto che incida sui risultati del Piano, comprese le verifiche sull'attuazione e i risultati delle valutazioni.

Il partenariato economico e sociale del PSC è individuato con Decreto del 12.11.2021 del Direttore generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali del MiMS.

Il Comitato di Sorveglianza valuta l'attuazione del Programma Operativo e i progressi compiuti nel conseguimento dei suoi obiettivi. In particolare, in base a quanto previsto alla lettera A punto 4 della Delibera n. 2/2021 del CIPESS:

- approva la metodologia e i criteri per la selezione delle nuove operazioni da inserire nel PSC dopo la prima approvazione;
- approva le relazioni di attuazione e/o finali;
- esamina eventuali proposte di modifiche al PSC;
- esprime il parere ai fini della sottoposizione delle modifiche di competenza del CIPESS;
- esamina ogni aspetto che incida sui risultati del Piano, comprese le verifiche sull'attuazione;
- esamina i risultati delle valutazioni.

Inoltre, il Comitato, ai sensi della Delibera CIPESS n. 2/2021, esamina e approva le proposte di

modifica sostanziale del Piano inerenti alla sostituzione di interventi/progetti già compresi e finanziati nel Piano e delle relative finalità, nonché il riparto finanziario tra le aree tematiche e per settori di intervento. Tali modifiche sono successivamente trasmesse alla Cabina di regia FSC per opportuna informativa o per la relativa approvazione in base ai criteri previsti alla lettera A punto 4 della Delibera CIPESS n. 2/2021. Il CdS esamina, inoltre, le eventuali proposte di modifica delle previsioni di spesa del Piano finanziario del PSC e le proposte di modifica della dotazione finanziaria complessiva del Piano per incremento o revoca di risorse da sottoporre all'approvazione del CIPESS, previo parere anche della Cabina di regia FSC.

Per l'espletamento delle sue funzioni, il CdS si avvale di una Segreteria Tecnica costituita presso la Divisione III - *Articolazione territoriale delle reti infrastrutturali. Pianificazione e programmazione di settore. Programmazione negoziata* della Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali.

4. La dimensione finanziaria del PSC

4.1 Il quadro complessivo delle risorse

La dotazione complessiva del Piano è pari a **16.920,42** mln/euro.

Come previsto dalla Delibera CIPESS n. 2/2021 al punto 1) *Contenuti del Piano sviluppo e coesione in prima approvazione e successiva integrazione* delle Disposizioni Generali, il PSC in prima approvazione viene integrato con le tabelle di *utility* e i prospetti finanziari di cui all'Allegato 1 «Piano finanziario del PSC» della suddetta Delibera. Tali tabelle e prospetti sono la rappresentazione del piano finanziario complessivo per aree tematiche e territoriali, con l'esplicitazione delle previsioni di spesa per ciascuna annualità del primo triennio.

| Tabella 1 - Area territoriale - <i>utility</i> | | |
|--|-------------------|-----------------|
| | Area territoriale | |
| PSC MiMS | Mezzogiorno | Centro-nord |
| PSC Amministrazioni centrali | 13.398,20 | 3.522,21 |

| Tabella 2 - Aree tematiche - <i>utility</i> | | | |
|---|-------------------------|--|---|
| Aree tematiche (non modificabili) | PSC - sezione ordinaria | PSC - Sezione speciale 1 contrasto effetti Covid-19 | PSC - Sezione speciale 2: copertura progetti ex PO 14-20 (sostituiti da riprogrammazione PO per contrasto effetti Covid-19) |
| 5 Ambiente e risorse naturali | 1.788,32 | Non pertinente | Non pertinente |
| 7 Trasporti e mobilità | 15.065,18 | Non pertinente | Non pertinente |
| 8 Riqualificazione urbana | 50,67 | Non pertinente | Non pertinente |
| 12 Capacità amministrativa | 16,25 | Non pertinente | Non pertinente |

| Prospetto 1 - Dotazione finanziaria FSC - Sezione ordinaria | | | |
|---|---|------------------|--------------------------------|
| PSC MiMS Piano finanziario alla data del 15_12_2021 Area territoriale MEZZOGIORNO Prospetto 1 Sezione ordinaria del PSC Dotazione finanziaria per area tematica rilevante e settore d'intervento | | | |
| | Parte PSC attiva | Parte PSC chiusa | Totale PSC - sezione ordinaria |
| | Area tematica 05 - AMBIENTE E RISORSE NATURALI | | |
| Settore di intervento 05.01 - RISCHI E ADATTAMENTO CLIMATICO | 1.039,33 | | 1.039,33 |
| Settore di intervento 05.02 - RISORSE IDRICHE | 400,17 | | 400,17 |
| Settore di intervento 05.05 - NATURA E BIODIVERSITA' | 0,00 | | 0,00 |
| Totale | 1.439,50 | | 1.439,50 |
| | Area tematica 07- TRASPORTI E MOBILITA' | | |
| Settore di intervento 07.01 - TRASPORTO STRADALE | 5.218,89 | | 5.218,89 |
| Settore di intervento 07.02 - TRASPORTO FERROVIARIO | 3.671,60 | | 3.671,60 |
| Settore di intervento 07.03 - TRASPORTO MARITTIMO | 342,11 | | 342,11 |

| | | | |
|---|---|------------------|--------------------------------|
| Settore di intervento 07.04 - TRASPORTO AEREO | 186,22 | | 186,22 |
| Settore di intervento 07.05 - MOBILITÀ URBANA | 2.526,89 | | 2.526,89 |
| Totale | 11.945,70 | | 11.945,70 |
| | Area tematica 08- RIQUALIFICAZIONE URBANA | | |
| Settore di intervento 08.01 - EDILIZIA PUBBLICA | 0,00 | | 0,00 |
| Totale | 0,00 | | 0,00 |
| | Area tematica 12- CAPACITA' AMMINISTRATIVA | | |
| Settore di intervento 12.02 - ASSISTENZA TECNICA | 13,00 | | 13,00 |
| Totale | 13,00 | | 13,00 |
| | Tutte le aree tematiche rilevanti | | |
| | Parte PSC attiva | Parte PSC chiusa | Totale PSC - sezione ordinaria |
| Totale | 13.398,20 | | 13.398,20 |

| Prospetto 1 - Dotazione finanziaria FSC - Sezione ordinaria | | | |
|---|---|------------------|--------------------------------|
| PSC MiMS Piano finanziario alla data del 15_12_2021 Area territoriale CENTRO-NORD Prospetto 1 Sezione ordinaria del PSC Dotazione finanziaria per area tematica rilevante e settore d'intervento | | | |
| | Parte PSC attiva | Parte PSC chiusa | Totale PSC - sezione ordinaria |
| | Area tematica 05 - AMBIENTE E RISORSE NATURALI | | |
| Settore di intervento 05.01 - RISCHI E ADATTAMENTO CLIMATICO | 199,47 | | 199,07 |
| Settore di intervento 05.02 - RISORSE IDRICHE | 67,73 | | 67,73 |
| Settore di intervento 05.05 - NATURA E BIODIVERSITA' | 81,63 | | 82,03 |
| Totale | 348,83 | | 348,82 |
| | Area tematica 07- TRASPORTI E MOBILITA' | | |
| Settore di intervento 07.01 - TRASPORTO STRADALE | 1.387,41 | | 1.387,41 |
| Settore di intervento 07.02 - TRASPORTO FERROVIARIO | 544,90 | | 544,90 |
| Settore di intervento 07.03 - TRASPORTO MARITTIMO | 12,70 | | 10,00 |
| Settore di intervento 07.04 - TRASPORTO AEREO | 12,00 | | 14,70 |
| Settore di intervento 07.05 - MOBILITÀ URBANA | 1.162,46 | | 1.162,46 |
| Totale | 3.119,47 | | 3.119,47 |
| | Area tematica 08- RIQUALIFICAZIONE URBANA | | |
| Settore di intervento 08.01 - EDILIZIA PUBBLICA | 50,67 | | 50,67 |
| Totale | 50,67 | | 50,67 |
| | Area tematica 12- CAPACITA' AMMINISTRATIVA | | |
| Settore di intervento 12.02 - ASSISTENZA TECNICA | 3,25 | | 3,25 |
| Totale | 3,25 | | 3,25 |

| Tutte le aree tematiche rilevanti | | | |
|-----------------------------------|------------------|------------------|--------------------------------|
| | Parte PSC attiva | Parte PSC chiusa | Totale PSC - sezione ordinaria |
| Totale | 3.522,21 | | 3.522,21 |

| Prospetto 4 - Piano finanziario con previsioni triennali di spesa | | | | | | |
|--|---|--|--|--|---|-------------------------------------|
| PSC MiMS Piano finanziario alla data del 15_12_2021 Area territoriale MEZZOGIORNO Prospetto 4 <u>Piano finanziario con previsioni triennali di spesa</u> | | | | | | |
| | Spesa complessiva cumulata realizzata alla fine dell'anno t (1) | Spesa complessiva ulteriore prevista nell'anno t+1 (2) | Spesa complessiva ulteriore prevista nell'anno t+2 (3) | Spesa complessiva ulteriore prevista nell'anno t+3 (4) | Spesa complessiva ulteriore da realizzare negli anni successivi (5) | Dotazione del PSC (6) = (1+2+3+4+5) |
| | Sezione ordinaria | Sezione ordinaria | Sezione ordinaria | Sezione ordinaria | Sezione ordinaria | Sezione ordinaria |
| Totale | 255,55 | 290,84 | 1.701,50 | 2.709,81 | 8.578,63 | 13.536,33 |
| | Sezione speciale 1 | Sezione speciale 1 | Sezione speciale 1 | Sezione speciale 1 | Sezione speciale 1 | Sezione speciale 1 |
| Totale | | | | | | |
| | Sezione speciale 2 | Sezione speciale 2 | Sezione speciale 2 | Sezione speciale 2 | Sezione speciale 2 | Sezione speciale 2 |
| Totale | | | | | | |
| | Tutte le sezioni del PSC | Tutte le sezioni del PSC | Tutte le sezioni del PSC | Tutte le sezioni del PSC | Tutte le sezioni del PSC | Tutte le sezioni del PSC |
| Totale | 255,55 | 290,84 | 1.701,50 | 2.709,81 | 8.578,63 | 13.536,33 |

| Prospetto 4 - Piano finanziario con previsioni triennali di spesa | | | | | | |
|--|---|--|--|--|---|-------------------------------------|
| PSC MiMS Piano finanziario alla data del 15_12_2021 Area territoriale CENTRO-NORD Prospetto 4 <u>Piano finanziario con previsioni triennali di spesa</u> | | | | | | |
| | Spesa complessiva cumulata realizzata alla fine dell'anno t (1) | Spesa complessiva ulteriore prevista nell'anno t+1 (2) | Spesa complessiva ulteriore prevista nell'anno t+2 (3) | Spesa complessiva ulteriore prevista nell'anno t+3 (4) | Spesa complessiva ulteriore da realizzare negli anni successivi (5) | Dotazione del PSC (6) = (1+2+3+4+5) |
| | Sezione ordinaria | Sezione ordinaria | Sezione ordinaria | Sezione ordinaria | Sezione ordinaria | Sezione ordinaria |
| Totale | 63,89 | 72,71 | 425,38 | 677,45 | 2.144,66 | 3.384,08 |
| | Sezione speciale 1 | Sezione speciale 1 | Sezione speciale 1 | Sezione speciale 1 | Sezione speciale 1 | Sezione speciale 1 |
| Totale | | | | | | |
| | Sezione speciale 2 | Sezione speciale 2 | Sezione speciale 2 | Sezione speciale 2 | Sezione speciale 2 | Sezione speciale 2 |
| Totale | | | | | | |
| | Tutte le sezioni del PSC | Tutte le sezioni del PSC | Tutte le sezioni del PSC | Tutte le sezioni del PSC | Tutte le sezioni del PSC | Tutte le sezioni del PSC |
| Totale | 63,89 | 72,71 | 425,38 | 677,45 | 2.144,66 | 3.384,08 |