



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

PIANO SVILUPPO E COESIONE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**(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)**

NOVEMBRE 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 DEL PROGRAMMA/PIANO	Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)
TIPOLOGIA DI PROGRAMMA/PIANO e COPERTURA FINANZIARIA	Fondo Sviluppo e Coesione (FSC)
AMMINISTRAZIONE TITOLARE	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) - 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 dei Trasporti (MIT) 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 MIT, 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 programmatici, 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 MIT, 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 MIT 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 MIT, 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 MIT, 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 MIT sono stati ricondotti gli strumenti programmatici 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 MIT

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 art1 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 MIT			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 MIT 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	
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	6510,25
07 - TRASPORTI E MOBILITA'	07.02 - TRASPORTO FERROVIARIO	4.216,30	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	224,92
07 - TRASPORTI E MOBILITA'	07.05 - MOBILITÀ URBANA	3.628,95	60,40	3758,70
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		16.781,22	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 MIT 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 MIT, 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 in 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

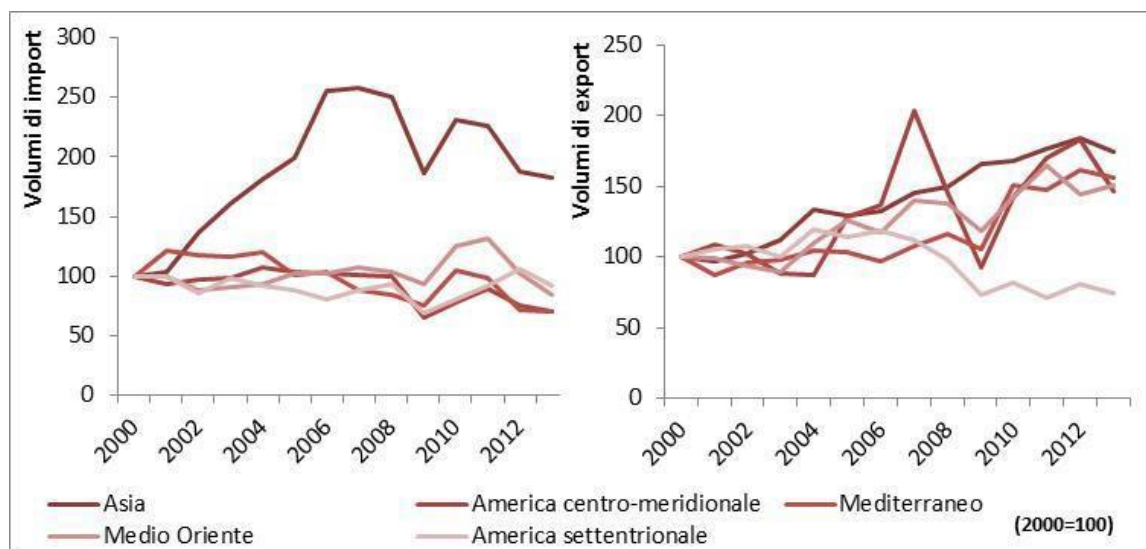
I dati di traffico su strada sono cresciuti nel 2014 (+0,7% secondo i dati sulla rete autostradale di AISCAT ed arrivano dopo un 2013 negativo. Si rileva, inoltre, che ben il 98% delle tonnellate trasportate ed il 90% delle tonnellate/km è generato dal traffico interno e che nel periodo 2007-2012 i trasporti 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

<p>Punti di Forza</p> <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 	<p>Punti di Debolezza</p> <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
<p>Opportunità</p> <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 	<p>Rischi</p> <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

<p>Punti di Forza</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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) 	<p>Punti di Debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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
<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p>Rischi</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 MIT 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 "*Programmazione 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 dei Trasporti, 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 (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 delle Infrastrutture e dei Trasporti (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 MIT 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 MIT 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 dei Trasporti", 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"	
Titolo intervento	Regione	Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020	Risorse finanziarie (ML€)
Messa in sicurezza della S.P. 18 Padullese con realizzazione di rotonda	Emilia Romagna	E1	0,400
Manutenzione Straordinaria sulla rete da riclassificare	Abruzzo	D1	5,840

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
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
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
Adeguamento e messa in sicurezza del tratto esistente della SS 105 di accesso allo svincolo autostradale A3 (Castrovillari/Frascinetto) con abitato di Castrovillari.	Calabria	D1	6,000
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
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
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
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
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
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
Programma per la messa in sicurezza delle reti stradali provinciali e comunali	Campania	D1	225,681
Programma per il completamento, il riassetto 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	74,748
Programma per il completamento, il riassetto e la messa in sicurezza delle reti stradali a servizio dei 5 Consorzi ASI regionali - I fase	Campania	D2	46,915

Programma per il completamento, il riarmaggiamento e la rifunionalizzazione delle infrastrutture per la mobilità interferite dal corridoio ferroviario AV/AC Napoli - Bari - I fase	Campania	D2	46,555
SP72 PR Parma-Mezzani "Via Burla" -interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	Emilia Romagna	D1	3,000
Ripristino ponte sul Po Giuseppe Verdi	Emilia Romagna	D1	1,000
SS 16 - Messa in sicurezza in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato di Rimini	Emilia Romagna	D1	5,270
Interventi di manutenzione straordinaria della rete viaria regionale	Lazio	D1	30,000
Manutenzione Straordinaria sulla rete da riclassificare	Molise	D1	12,290
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
Manutenzione giunti su viadotti - Svincolo di collegamento Tangenziale Est - 1° e 2°stralcio	Molise	D1	0,200
Interventi per viabilità locale	Molise	D1	5,350
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
Gravi eventi di dissesto idrogeologico insistenti sul territorio comunale Percorso alternativo alla S.P. 163 (tratto centro abitato)	Molise	D3	1,500
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
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 della condizioni di sicurezza delle rete esistente.	Piemonte	D1	45,000
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
Asse viario SS 34 - Messa in sicurezza versanti	Piemonte	D3	25,000
SS 16 - Bari-Brindisi-Lecce - Riqualificazione tratte prioritarie	Puglia	D1	250,000
Manutenzione Straordinaria sulla rete da riclassificare	Puglia	D1	1,140

SS 131 e SS 131 dir, SS 125, la SS 554, SS 672 e SS 389, interventi di manutenzione straordinaria	Sardegna	D1	30,710
SS130 Iglesias - eliminazione incroci a raso da Cagliari a Decimomannu - 1° lotto	Sardegna	D1	30,000
SS 121 - Sistemazione dello svincolo di Paternò	Sicilia	D1	1,800
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
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
Messa in sicurezza conoide strada regionale n. 28	Valle d'Aosta	D1	1,000
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
Variante di Longarone	Veneto	D2	19,000
Variante di Cortina	Veneto	D2	14,000
TOTALE SETTORE DI INTERVENTO			1.217,699

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 dei Trasporti", 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"	
Titolo intervento	Regione	Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020	Risorse finanziarie (ML€)
Diga Penne Intervento di Manutenzione straordinaria e messa in sicurezza	Abruzzo	D4	1,650
Diga Marsico nuovo - manutenzione straordinaria sistema di tenuta strumentazione controllo rivalutazione sismica	Basilicata	D4	3,500
Diga Pertusillo - manutenzione straordinaria paramento valle rivalutazione sismica	Basilicata	D4	1,500
Intervento di ripristino dell'adduttore Acerenza e Genzano - Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Basilicata	D4	9,000
Diga Abate Olonia - studi risanamento dissesto corpo diga e interventi preliminari	Basilicata	D4	1,000
Diga Camastra - manutenzione straordinaria scarichi rivalutazione sismica	Basilicata	D4	1,500
Diga Genzano - manutenzione straordinaria impianti	Basilicata	D4	1,500
Diga Sietta - rivalutazione sismica manutenzione straordinaria impianti	Basilicata	D4	2,500
Diga Toppo di Francia - manutenzione straordinaria scarichi e impianti strumentazione controllo	Basilicata	D4	1,500
Dighe di Genzano e Acerenza - Rivalutazione sismica e interconnessione Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Basilicata	D4	2,200

Diga Camastra - Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Basilicata	D4	1,000
Diga di Gannano - Interventi per la sicurezza sismica	Basilicata	D4	0,125
Diga Marsico nuovo - Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Basilicata	D4	1,000
Diga Monte Cotugno - Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Basilicata	D4	1,300
Diga Pertusillo - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Basilicata	D4	4,000
Diga Saetta - Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Basilicata	D4	0,500
Diga SAN GIULIANO - Interventi per la sicurezza funzionale	Basilicata	D4	3,000
Diga Toppo di Francia - Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Basilicata	D4	0,500
Diga Timpa di Pantaleo - manutenzione straordinaria pozzo manovra	Calabria	D4	3,500
Diga Tarsia - manutenzione straordinaria scarichi strumentazione controllo rivalutazione sismica	Calabria	D4	4,550
Diga Menta - rivalutazione sismica	Calabria	D4	0,200
Diga Farneto del Principe - rivalutazione sismica	Calabria	D4	0,200
Diga Vasca S. Anna - manutenzione straordinaria impianti strumentazione controllo	Calabria	D4	0,500
Diga Farneto del Principe - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei	Calabria	D4	5,150

finanziamenti del CIPE nn. 25 e 54 del 2016			
Diga MAMONE ALACO – Interventi per la sicurezza funzionale e sismica	Calabria	D4	1,250
Diga Menta – Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Calabria	D4	1,100
Diga Metramo – Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica	Calabria	D4	1,200
Diga di Monte Marello - Manutenzione straordinaria e miglioramento sismico opere accessorie	Calabria	D4	2,605
Diga Timpa di Pantaleo - Stabilizzazioni del pozzo paratoie e delle sponde e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti del CIPE nn. 25 e 54 2016	Calabria	D4	6,220
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
Diga Persano - adeguamento scarichi	Campania	D4	4,000
Diga Conza - manutenzione straordinaria scarichi rivalutazione sismica	Campania	D4	2,000
Diga di Campolattaro - Interventi per il completamento degli invasi sperimentali, Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica	Campania	D4	1,700
Diga Ponte Annibale - adeguamento scarichi	Campania	D4	2,000
Diga San Giovanni Corrente - manutenzione straordinaria impianti	Campania	D4	1,000

Diga di Macchioni - Intervento di manutenzione straordinaria	Campania	D4	2,430
Diga Persano - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Campania	D4	6,000
Diga CARMINE - Interventi per la sicurezza funzionale e di miglioramento della sicurezza sismica	Campania	D4	2,250
Diga Conza - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Campania	D4	2,000
Diga di Nocellito - Interventi per la sicurezza sismica	Campania	D4	0,375
Diga SAN PIETRO - Interventi per la sicurezza funzionale e sismica	Campania	D4	3,375
Diga Crostolo - strumentazione controllo indagini geot.strut. e miglioramento della sicurezza strutturale e idraulica della traversa	Emilia Romagna	D4	4,350
Diga Crostolo - strumentazione controllo indagini geot.strut. e miglioramento della sicurezza strutturale e idraulica della traversa	Emilia Romagna	D4	2,000
Diga Panaro - strumentazione controllo, indagini geotecniche e strutturali, manutenzione straordinaria paratoie	Emilia Romagna	D4	1,650
Diga Parma - strumentazione controllo	Emilia Romagna	D4	0,500
Diga Mondaino - strumentazione di controllo manutenzione straordinaria impianti	Emilia Romagna	D4	0,500
Diga di Conca - interventi per la sicurezza sismica	Emilia Romagna	D4	0,125
Diga Mignano - Manutenzione straordinaria impianti	Emilia Romagna	D4	0,500

Diga MOLATO – Manutenzione straordinaria dello sbarramento e degli impianti	Emilia Romagna	D4	1,000
Diga Mondaino - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Emilia Romagna	D4	0,500
Diga di Ridracoli – Interventi per la sicurezza sismica	Emilia Romagna	D4	1,300
Diga di Salionze - Manutenzione straordinaria al sistema di movimentazione degli organi di intercettazione	Emilia Romagna/ lombardia	D4	1,000
Diga Ravedis – Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 54/2016 e 12/2018	Friuli Venezia Giulia	D4	3,000
Diga Ravedis – Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 54/2016 e 12/2018	Friuli Venezia Giulia	D4	0,750
Diga Elvella - manutenzione straordinaria impianti adeguamento scarichi	Lazio	D4	2,000
Diga Fosso del Prete - manutenzione straordinaria impianti strumentazione controllo	Lazio	D4	0,500
Diga "Madonna delle Mosse" in Comune di Canino (VT) n.arch. 779 - Rivalutazione della sicurezza sismica della diga e delle opere accessorie	Lazio	D4	3,350
Diga Elvella – manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Lazio	D4	0,500
Diga Fosso del Prete Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza strutturale ed idraulica e all' utilizzazione	Lazio	D4	0,500

Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 2016			
Diga Lago Lavezze - miglioramento sicurezza statica ed idraulica	Liguria	D4	4,200
Diga di Lago Badana Interventi di manutenzione straordinaria e recupero della funzionalità dello sbarramento	Liguria	D4	3,400
Diga TENARDA - Interventi per la sicurezza funzionale	Liguria	D4	1,000
Diga MIORINA - Interventi per la sicurezza funzionale	Lombardia	D4	4,000
Diga OLGINATE - Interventi per la sicurezza funzionale	Lombardia	D4	0,500
Diga di Salionze - Manutenzione straordinaria al sistema di movimentazione degli organi di intercettazione	Lombardia	D4	0,500
Diga SARNICO - Interventi per la sicurezza funzionale	Lombardia	D4	2,000
Diga San Ruffino - manutenzione straordinaria sistema di tenuta	Marche	D4	1,000
Diga Comunanza - strumentazione controllo	Marche	D4	0,500
Diga Castreccioni - manutenzione straordinaria sistema tenuta strumentazione controllo	Marche	D4	1,000
Diga Mercatale - manutenzione straordinaria scarichi	Marche	D4	3,000
Diga Castreccioni - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti del CIPE nn. 25 e 54 2016	Marche	D4	1,000
Diga Comunanza - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 2016	Marche	D4	1,000
Diga di Le Grazie - Interventi per la sicurezza sismica - Manutenzione straordinaria	Marche	D4	1,500

Diga Mercatale – Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 2016	Marche	D4	0,500
Diga San Ruffino – Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 2016	Marche	D4	0,600
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
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
Diga Arcichiaro - manutenzione straordinaria sistema tenuta	Molise	D4	6,000
Diga Ripa Spaccata - adeguamento scarichi	Molise	D4	5,000
Diga Arcichiaro – Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Molise	D4	0,500
Intervento per l'incremento della sicurezza della diga di Chiauci	Molise	D4	5,215
Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza idraulica delle seguenti dighe ubicate sul territorio della regione: Piemonte LAVAGNINA INFERIORE.	Piemonte	D4	3,400
Diga LA SPINA – Interventi per la sicurezza funzionale.	Piemonte	D4	0,200

Integrazione interventi Del. CIPE 25-54/2016			
Diga PIANFEI – Interventi per la sicurezza funzionale	Piemonte	D4	1,000
Diga INGAGNA – Interventi per la sicurezza funzionale	Piemonte	D4	2,500
Diga Altamura - realizzazione derivazione strumentazione controllo	Puglia	D4	5,000
Diga Serra del Corvo - manutenzione straordinaria scarichi	Puglia	D4	0,500
Lavori di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza del “Pozzi scarico di fondo e opera di presa” della diga Locone in località Monte Melillo in agro di Minervino Murge	Puglia	D4	2,150
Diga Occhito- manutenzione straordinaria scarichi	Puglia	D4	1,500
Diga di Capaccio (Torre Bianca) – Interventi per la sicurezza sismica	Puglia	D4	0,250
Diga di Cillarese- Intervento di progettazione ed esecuzione lavori di manutenzione straordinaria e risanamento conservativo sulle opere accessorie	Puglia	D4	1,200
Diga di Marana Capacciotti – Interventi per la sicurezza sismica	Puglia	D4	0,525
Diga Occhito - Rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Puglia	D4	0,500
Diga di Monte Lerno sul Rio Mannu di Pattada - manutenzione straordinaria sistema tenuta e drenaggio consolidamento strutturale	Sardegna	D4	7,000
Dighe di Cumbidanovu – Lavori di completamento, integrazione finanziamenti regionali	Sardegna	D4	47,500
Diga La Maddalena - strumentazione controllo	Sardegna	D4	0,500

Diga Govossai - consolidamento strutturale strumentazione controllo	Sardegna	D4	4,500
Diga Rio Olai - manutenzione straordinaria sistema tenuta e scarichi	Sardegna	D4	4,000
Diga Monte Pranu - manutenzione straordinaria scarichi manutenzione straordinaria dighe sec.	Sardegna	D4	8,000
Diga Monti di Deu - Opere di completamento e derivazione	Sardegna	D4	2,000
Diga Alto Temo - manutenzione straordinaria impianti e scarichi	Sardegna	D4	1,000
Diga Simbirizzi - sistemazioni sponde	Sardegna	D4	1,600
Diga Bosa - completamento interventi scarichi	Sardegna	D4	9,200
Diga Cantoniera - consolidamento strutturale conci laterali	Sardegna	D4	10,000
Diga Corongiu II – III – completamento interventi scarichi	Sardegna	D4	0,500
Diga Maccheronis - adeguamenti progetto di ampliamento	Sardegna	D4	5,000
Diga Cuga - miglioramento della sicurezza idraulica	Sardegna	D4	0,500
Diga Nuraghe Pranu Antoni - manutenzione straordinaria impianti e scarichi	Sardegna	D4	0,500
Diga Santa Lucia - manutenzione straordinaria impianti e scarichi	Sardegna	D4	0,500
Diga Liscia - manutenzione straordinaria impianti e scarichi sistemazione versante	Sardegna	D4	2,000
Diga Pedra e Othoni - manutenzione straordinaria sistema tenuta	Sardegna	D4	0,500
Diga Bunnari Bassa - progetto per il risanamento	Sardegna	D4	7,400
Diga Govossai – Consolidamento statico e tenuta idraulica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Sardegna	D4	2,500

Diga Rio Minore – Manutenzione straordinaria dello sbarramento	Sardegna	D4	0,500
Diga Pozzillo - manutenzione straordinaria scarichi	Sicilia	D4	25,000
Diga Comunelli - manutenzione straordinaria scarichi manutenzione controllo	Sicilia	D4	5,000
Diga Gibbesi - manutenzione straordinaria scarichi e impianti	Sicilia	D4	1,000
Diga Villarosa - manutenzione straordinaria scarichi	Sicilia	D4	1,000
Diga Arancio - manutenzione straordinaria scarichi	Sicilia	D4	1,500
Diga Rosamarina - stabilizzazione versante manutenzione straordinaria sistema tenuta e drenaggio	Sicilia	D4	8,000
Diga San Giovanni - manutenzione straordinaria sistema tenuta	Sicilia	D4	1,000
Diga Sciaguana - sistemazioni sponde a valle manutenzione straordinaria scarichi	Sicilia	D4	1,000
Diga Furore - manutenzione straordinaria impianti e opere accessorie	Sicilia	D4	1,000
Diga Lentini - manutenzione straordinaria scarichi e impianti rivalutazione sismica	Sicilia	D4	3,500
Diga Don Sturzo - manutenzione straordinaria scarichi	Sicilia	D4	1,000
Diga Poma - manutenzione straordinaria scarichi	Sicilia	D4	0,500
Diga Zaffarana - manutenzione straordinaria scarichi	Sicilia	D4	1,000
Diga Santa Rosalia - rivalutazione sismica	Sicilia	D4	0,500
Diga Laghetto Gorgo - manutenzione straordinaria sistema di tenuta	Sicilia	D4	1,000
Diga Castello - manutenzione straordinaria scarichi risanamento opere in cls	Sicilia	D4	2,500
Diga Paino del Leone - manutenzione straordinaria scarichi	Sicilia	D4	0,500
Diga Trinità - manutenzione straordinaria scarichi e sistema tenuta	Sicilia	D4	3,000

Diga Cima - strumentazione controllo manutenzione straordinaria diga	Sicilia	D4	2,000
Diga Olivo - manutenzione straordinaria scarichi e sistema tenuta	Sicilia	D4	20,000
Diga Garcia - sistemazione coronamento strumentazione controllo	Sicilia	D4	1,000
Diga Pietrarossa - intervento di adeguamento sismico e completamento	Sicilia	D4	60,000
Diga di Fanaco - Interventi per la sicurezza sismica	Sicilia	D4	0,700
Diga Garcia - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Sicilia	D4	1,000
Diga NICOLETTI - Interventi per la sicurezza funzionale	Sicilia	D4	1,000
Diga di Paceco - Interventi per la sicurezza sismica	Sicilia	D4	0,350
Diga Piano del Leone - Manutenzione straordinaria e rivalutazione sismica Integrazione dei finanziamenti Del. CIPE nn. 25 e 54 del 2016	Sicilia	D4	2,000
Diga di Ponte Barca - Interventi per la sicurezza sismica	Sicilia	D4	0,175
Diga di Rubino - Interventi per la sicurezza sismica	Sicilia	D4	0,250
Diga di Scanzano - Interventi per la sicurezza sismica	Sicilia	D4	0,300
Diga Cerventosa - consolidamento corpo diga	Toscana	D4	2,000
Diga Marsiliana - miglioramento sicurezza idraulica	Toscana	D4	0,800
Diga Giudea a Gello - rifacimento corpo diga	Toscana	D4	5,000
Diga Sammontana - miglioramento della sicurezza mediante declassamento e recupero ai fini della laminazione delle piene	Toscana	D4	2,000
Diga Drove di Cepparello - manutenzione straordinaria scarichi	Toscana	D4	2,000

Diga di Bilancino – Interventi per la sicurezza sismica	Toscana	D4	0,525
Diga di Migneto – Interventi per la sicurezza sismica	Toscana	D4	0,950
Diga di Sovara – Interventi per la sicurezza sismica	Toscana	D4	0,250
Diga di Casanuova – Interventi per la sicurezza sismica	Umbria	D4	0,700
Utilizzazione irrigua e potabile dei rii Monti Nieddu, Is Canargius e Bacini Minori – diga di Sa Stria sul rio Monti Nieddu ed opere complementari di valle collegate – traversa di sbarramento di Medau Aingiu sul rio Is Canargius ed opere complementari connesse – galleria di collegamento tra gli invasi di Monti Nieddu ed Is Canargius - 1° lotto: completamento della diga di Sa Stria sul rio Monti Nieddu ed opere complementari di valle collegate - Integrazione finanziamenti statali (Del. CIPE 48/2004) e regionali (CGEI con Ord. N.337/2002 e n.444/2007 e DGR n.52/8 del 27.11.2009)	Sardegna	–	88,599
Diga di Marroggia – Interventi per la sicurezza sismica	Umbria	D4	0,525
Diga San Felice di Giano – miglioramento sicurezza idraulica	Umbria	D4	1,000
TOTALE SETTORE DI INTERVENTO			556,494

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 dei Trasporti", 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"	
Titolo intervento	Regione	Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020	Risorse finanziarie (ML€)
Realizzazione di ciclovie di interesse regionale	Emilia Romagna	E1	10,000
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
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
Piste ciclabili (completamento attuazione Piano regionale)	Lazio	E1	10,000
Ciclovía Adriatica: Ponte ciclopedonale sul fiume Chienti	Marche	E1	2,000
Ciclovía Adriatica: Ponte ciclopedonale sul fiume Cesano	Marche	E1	2,000
Interconnessione valliva: Ciclovía turistica del Metauro	Marche	E1	4,500
Interconnessione valliva: Ciclovía turistica del Foglia	Marche	E1	3,500
Interconnessione valliva: Completamento Ciclovía turistica dell'Esino	Marche	E1	7,100
Interconnessione valliva: Ciclovía turistica dell'Aso	Marche	E1	3,300
Interconnessione valliva: Ciclovía turistica del Tenna	Marche	E1	3,300
Ciclovía di collegamento dal Ponte sul fiume Tronto al Parco Naturale della Sentina	Marche	E1	1,500
Ciclovía Pesaro-Unione Pian del Bruscolo	Marche	E1	2,000
Tratti di Ciclovie di interesse regionale e nazionale (ciclovía dell'Arno, ciclovía Tirrenica, ciclovía Francigena ecc.)	Toscana	E1	2,610
Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica e Ciclopista Tirrenica	Toscana	E1	5,000
Realizzazione di percorsi pedonale e ciclabili e sistemi di accesso ai centri storici	Umbria	E1	7,000
Lavori di completamento di un tratto di pista ciclabile tra Saint Marcel e Fènis	Valle d'Aosta	E1	1,400
Realizzazione pista ciclabile lungo il canale Siloncello per il collegamento della ciclovía lunga delle Dolomiti – Tratta Quarto d'Altino – Portegrandi, al Polo Archeologico di Altino	Veneto	E1	0,600
Realizzazione della pista ciclabile Castion Veronese – Costermano - Albarè	Veneto	E1	1,250
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

Progetto integrato per la valorizzazione turistica del sistema fluviale della sinistra PO. Secondo stralcio	Veneto	E1	1,400
Realizzazione di connessione di piste ciclabili per uno sviluppo turistico sostenibile in aree di pregio ambientale e culturale nella Federazione del Camposanpieres	Veneto	E1	1,560
Pista ciclabile "Massa Superiore" di collegamento tra il Comune di Castelmassa e Castelnovo Bariano	Veneto	E1	1,445
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
Progetto integrato per la valorizzazione del sistema fluviale della destra Adige.	Veneto	E1	1,800
Greenway del Fiume Sile. Da borgo a borgo	Veneto	E1	0,900
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 dei Trasporti", le risorse finanziarie assegnate all'area tematica e al settore di intervento in questione ammontano a:

- **6.510,251** 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"	
Titolo intervento	Regione	Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020	Risorse finanziarie (ML€)
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
"Realizzazione di collegamento dell'asse attrezzato di Pescara e adeguamento svincolo s.s. 714" Ampliamento di Via A. Doria - sub intervento 1	Abruzzo	A1	6,123
"Realizzazione di collegamento dell'asse attrezzato di Pescara e adeguamento svincolo s.s. 714" Ampliamento di Via B. Croce - sub intervento 2	Abruzzo	–	2,077
"Realizzazione di collegamento dell'asse attrezzato di Pescara e adeguamento svincolo s.s. 714" adeguamento svincolo s.s.714 - sub intervento 3	Abruzzo	–	6,800
Completamento e valorizzazione dell'accesso pescarese al versante occidentale della Majella –S.P.64	Abruzzo	A1	2,000
SS 17 -Tronco Antronico - 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
SS 16 - Variante di Vasto (Casalbordino - San Salvo Marina)	Abruzzo	A2	6,000
Mobilità, viabilità e parcheggi nel territorio di Ovindoli	Abruzzo	E1	2,000
Mobilità, viabilità e parcheggi nel territorio di Rocca di Mezzo	Abruzzo	E1	2,000
Mobilità, viabilità e parcheggi nel territorio di Rocca di Cambio	Abruzzo	E1	2,000

R.A.5 e SS407 - Riquilificazione RA 5 e SS 407 "Basentana" – Completamento (una parte inserita nel I Addendum)	Basilicata	A1	161,150
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 - Innesso SS655	Basilicata	A1	64,270
Riquilific. RA 5 e SS 407 "Basentana" – Completamento Una parte di intervento è inserita nel PO	Basilicata	A1	52,770
Infrastrutture stradali - Rete stradale infraregionale. Strada Serrapontina; Strada prov.le "del Carpinello"; Strada prov.le "collegamento diga Acerenza-Foreza con SS 658 Potenza/Melfi" completamento; Interventi vari su viabilità Area Interna "Marmo Platano"	Basilicata	A1	20,600
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
Collegamento mediano Murgia - Pollino Matera - Ferrandina - Pistici (stralcio)	Basilicata	A2	4,800
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
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
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
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
Collegamento A3 - svincolo di S. Mango d'Aquino- SS 18	Calabria	A1	15,000
Collegamento A3 -Svincolo Rosarno-Porto di Gioia Tauro	Calabria	A1	10,000
SS 182 - Tronco 2°: Lavori di costruzione della variante alla SS 182 - Lotto unico da Vazzano a Vallelonga	Calabria	A1	128,450
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
Strada Longobucco - Mirto – Crosia; completamento – raccordo SS 106: collegamento viario Ponte di Cropalati - SS 106 Jonica Mirto - V Lotto	Calabria	A1	21,800
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

Variante di Caulonia dal km 118+650 al km 121+500	Calabria	A1	90,000
Collegamento dello svincolo di Montalto Uffugo alla S.S. n. 660	Calabria	A1	30,000
Collegamento dalla SS. 106 Jonica d al Santuario della Madonna di Polsi	Calabria	A1	20,000
Collegamento tra lo svincolo di Mileto e la viabilità esistente - Paravati	Calabria	A2	20,000
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
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
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
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 l stralcio)	Campania	A1	1,500
Strada - SSV Fondovalle Isclero - Lavori di completamento funzionale dell'arteria in direzione Valle Caudina - S.S. n. 7 Appia	Campania	A1	9,300
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
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
Fondo valle Calore - completamento	Campania	A1	41,954
Interventi finalizzati all'aumento della capacità di trasporto della ferrovia Circumflegrea: Gallerie Vecchia e Nuova Vomero	Campania	–	25,000
Acquisto materiale rotabile su gomma da destinare ai servizi minimi di trasporto pubblico locale	Campania	–	11,438
Completamento 1° lotto della SS 372 "Telesina"	Campania	A1	133,750
Completamento viabilità retroporto Salerno II lotto porta ovest -I stralcio funzionale	Campania	A1	50,000
Completamento viabilità retroporto Salerno II lotto porta ovest -II stralcio funzionale. Progettazione e verifica			0,655
SS 112 "Fortorina" - seconda parte, 1 stralcio	Campania	A1	50,000
Copertura trincerone ferroviario – realizzazione parcheggio di interscambio – stralcio 2 Lotto A via Capasso	Campania	A1	2,500

Copertura trincerone ferroviario – realizzazione parcheggio di interscambio – stralcio 2 Lotto B via Dalmazia			3,755
Copertura trincerone ferroviario ovest - realizzazione nuovi parcheggi di interscambio - I stralcio funzionale. Progettazione e verifica			0,750
Programma d'intervento sul sistema della viabilità per migliorare il servizio di tipo metropolitano nell'Agro Nocerino - Sarnese	Campania	A2	91,176
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
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
SSV Fondo Valle Tammaro – S.Croce del Sannio – Castelpagano - Colle S. - 1° lotto funzionale - II stralcio	Campania	A2	24,170
SS 6 VAR - Variante alla SS 6 "Casilina" di circumvallazione Vairano Scalo.	Campania	A2	4,941
Analisi, monitoraggio e interventi per opere infrastrutturali delle reti viarie Regionali	Campania	A2	15,000
Strada - Asse attrezzato Valle Caudina - Pianodardine - Realizzazione della Tangenziale delle aree interne	Campania	A3	79,080
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
Fondo per la progettazione di interventi sui sistemi di mobilità	Campania	E1	29,495
Interventi per il sistema di mobilità del litorale domizio	Campania	E1	31,265
Infrastrutture per la mobilità supporto delle Universiadi	Campania	E1	12,125
Nuova rotonda su SS. 16 in Comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	Emilia Romagna	A1	0,620
Completamento viabilità di via Brenta in Comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	Emilia Romagna	A1	0,880
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
Allargamento della via Bondanello in Comune di Castel Maggiore (BO)	Emilia Romagna	A1	1,000
Interventi funzionali all'accesso nord all'interporto di Bologna	Emilia Romagna	A1	2,000
Interventi in Comune di Rimini finalizzati al miglioramento dei flussi di transito su infrastrutture statali e provinciali	Emilia Romagna	A2	15,130
Manutenzione straordinaria strade comunali di montagna	Emilia Romagna	A2	7,000

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
SS 45 Ammodernamento del tratto Rio Cernusca - Rivergaro (stralcio)	Emilia Romagna	A2	15,000
Ripristino viabilità comunali in Comune di San Gemmano (RN)	Emilia Romagna	A2	0,150
Restyling Piazza Boccioni e nuova pavimentazione nel centro storico di Morciano di Romagna (RN)	Emilia Romagna	A2	0,570
SS 9 – Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini e rotatoria via Italia	Emilia Romagna	A2	11,180
SS 67 adeguamento da Classe al Porto di Ravenna	Emilia Romagna	A2	20,000
Collegamento SS9 località S. Giovanni in Compito- casello A14 Valle del Rubicone	Emilia Romagna	A2	7,000
Interventi in Comune di Rimini finalizzati al miglioramento dei flussi di transito su infrastrutture statali e provinciali	Emilia Romagna	A2	1,700
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
Nuova rotatoria tra la S.P. 13 di Campogalliano e S.C. Fornace in Comune di Campogalliano	Emilia Romagna	A3	0,330
Tangenziale di Fogliano (RE) – 1° lotto	Emilia Romagna	A3	5,000
Riqualificazione di via Gardizza (SP 59) Conselice (RA)	Emilia Romagna	A3	3,000
Tangenziale sud di Formigine (Mo)	Emilia Romagna	A3	5,420
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
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
Nuovo collegamento SP 5 - zuccherificio Co.Pro.B. In comune di Minerbio e rotatorie su via Ronchi	Emilia Romagna	A3	2,000
Riqualificazione ponte sul fiume Taro nei comuni di Parma, Noceto e Fontevivo	Emilia Romagna	A3	1,500
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
SS 202 - Lavori di costruzione di un nuovo svincolo per il nuovo polo ospedaliero Burlo - Cattinara	Friuli Venezia Giulia	A2	5,500
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
Messa in sicurezza e riqualificazione dell'impalcato e delle pile del viadotto c.d. del Rio degli Uccelli posto lungo la SS13 dal km 199+700 al km 200+500	Friuli Venezia Giulia	–	6,062
Sostituzione dei giunti dei viadotti insistenti sulla rete di strade statali (SS) e strade regionali (SR) gestite dalla società FVG Strade Spa	Friuli Venezia Giulia	–	3,238

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
Comune di Udine. Riorganizzazione viabilità di Viale Venezia. Realizzazioni di rotatorie stradali	Friuli Venezia Giulia	A2	1,000
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
SS. 675 tratto Aurelia Cinelli stralcio Monteromano Est-Cinelli (tronco 3°-lotto 1° -stralcio B)	Lazio	A1	13,600
SS4 - Adeguamento della piattaforma stradale e messa in sicurezza dal km 64+000 al km 70+800	Lazio	A2	4,400
Superstrada Orte-Civitavecchia (tratta Cinelli-Monteromano)	Lazio	A1	49,440
Altri interventi stradali di interesse regionale	Lazio	A3	23,300
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
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
Collegamento tra il raccordo autostradale e la sponda destra del Fiume Magra - Ponte di Ceparana	Liguria	A3	11,600
Collegamento tra il raccordo autostradale e la sponda destra del Fiume Magra - Ponte di Ceparana	Liguria	A3	3,500
Collegamento tra il raccordo autostradale e la sponda destra del Fiume Magra - Tratto Comune di Santo Stefano	Liguria	A3	0,400
SS 340 - Variante alla Tremezzina	Lombardia	A2	190,000
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
SS 39 - SS 42 Variante est di Edolo	Lombardia	A2	60,000
SS 12 Adattamento a ponte stradale del ponte ferroviario sul Po ad Ostiglia	Lombardia	A2	3,500
SS4 -Tratto Trisungo-Acquasanta: 2° lotto dal Km 155+400 (galleria "Valgarizia") al km 159+000	Marche	A2	4,500
SS4 -Tratto Trisungo-Acquasanta: 2° lotto dal Km 155+400 (galleria "Valgarizia") al km 159+000	Marche	A2	10,000
E78 S.G.C. Grosseto Fano - Tratto Selci Lama (E45) - S.Stefano di Gaifa. Adeguamento a 2 corsie del tratto della variante di Urbana	Marche	A2	8,000
Intervento di ottimizzazione della viabilità della SP 207	Marche	A2	1,000

Intervento di ammodernamento della viabilità della Mezzina - I stralcio - IV lotto	Marche	A2	11,100
Opere di potenziamento infrastrutture esterne al nuovo polo INRCA - adeguamento e potenziamento viabilità esistente	Marche	A2	0,600
Opere di potenziamento infrastrutture esterne al nuovo polo INRCA - adeguamento e potenziamento viabilità esistente	Marche	A2	3,600
Realizzazione Bretella di collegamento tra Z.I. Castelfidardo e Z.I. Squartabue - tratto ricadente nel Comune di Recanati	Marche	A2	0,850
Realizzazione nuova rotatoria tra S.P. n. 3 e Via delle Querce	Marche	A2	0,300
Rotatoria intersezione tra SS 16 e SP 23	Marche	A2	0,950
Realizzazione Bretella collegamento zona industriale artigianale "Barca"	Marche	A2	0,145
Rotatoria località villa Musone di Loreto	Marche	A2	0,155
Intervalliva di Macerata e allaccio funzionale alla città - tratto Pieve - Mattei	Marche	A3	3,000
Intervalliva Tolentino - San Severino Marche	Marche	A3	10,000
Viabilità di adduzione al nuovo Ospedale unico Marche Nord	Marche	A3	20,000
Viabilità di collegamento della vallata dell'Esino con il nuovo ospedale di Jesi	Marche	A3	1,500
Viabilità di adduzione al nuovo Ospedale di Macerata	Marche	A3	1,000
Realizzazione di viabilità di adduzione e collegamento - nuovo ospedale di Fermo	Marche	A3	3,800
Ammodernamento della S.P.203 "Corta per Torre"	Marche	A3	0,700
Ammodernamento della S.P.204 "Lungotenna"	Marche	A3	5,000
Razionalizzazione intersezione tra la S.P.219 "Ete Morto" e la S.P.9 "Campiglionese"	Marche	A3	0,700
Realizzazione della rotatoria intersezione tra la S.P.224 "Paludi" e la S.S.16 "Adriatica"	Marche	A3	0,800
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
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
Realizzazione nuova rotatoria su intersezione via della Sbrozzola con SS16	Marche	A3	0,615
Realizzazione nuovo viadotto n.164 su A14 - Comune di Camerano o realizzazione di viabilità alternativa	Marche	A3	1,500
Realizzazione nuovo viadotto n.166 su A14 - Comune di Camerano o viabilità alternativa	Marche	A3	1,500
Viabilità di collegamento della Vallata del Potenza a Macerata e al nuovo ospedale	Marche	A3	8,500
Viabilità di collegamento della Vallata del Potenza a Macerata e al nuovo ospedale	Marche	A3	1,500

Completamento piattaforma logistica parco intermodale in prossimità dello scalo ferroviario	Molise	A1	1,650
Collegamento tra SS 85 Variante di Venafro all'A1	Molise	A2	5,000
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
"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
Strada provinciale "ISTONIO SANGRINA - DIRAMAZIONE"	Molise	A3	2,000
SS 49 della Val Pusteria - Circonvallazione di Chienes	P.A. Bolzano	A3	25,500
Risanamento e ampliamento di strade in zone rurali e progetti di acqua potabile e antincendio	P.A. Bolzano	A3	12,500
Sistemazione Ponte Ceggio al km 10,205 della SP 65	P.A. Trento	A3	1,200
"Ristrutturazione e sistemazione del "Pont del Lejia" sulla SS 48 "delle Dolomiti"	P.A. Trento	A3	1,150
Sistemazione Pent del Peles sulla SS 641	P.A. Trento	A3	1,450
Sistemazione Ponte sul Rio Regnana sulla SP 71	P.A. Trento	A3	0,950
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
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
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
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
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
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
Itinerario Bradanico-Salentino. Ammodernamento del tronco Manduria - Lecce. Completamento funzionale della Variante di S. Pancrazio Salentino - Lotto 1° - 2° stralcio	Puglia	A1	24,800
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

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
Lavori di costruzione della Circonvallazione Ovest all'abitato di Martina Franca	Puglia	A1	35,000
Terzo lotto Tangenziale sud di Taranto	Puglia	A1	50,700
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
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
"Adeguamento della SP 23 dall'intersezione con la SS100 all'intersezione con la SP 22"	Puglia	A2	14,000
Itinerario Bradanico Salentino – Realizzazione della variante all'abitato di Guagnano e Salice Salentino	Puglia	A2	20,630
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
SS 16 - Tratto Foggia S.Severo (progettazione e realizzazione dell'opera)	Puglia	A2	126,700
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
Messa in sicurezza del ponte su Lama Paterna nel Comune di Bisceglie	Puglia	E1	5,000
Porto di Bari - Strada Camionale	Puglia	E1	90,000
Porto di Bari, strada camionale	Puglia	E1	7,000
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
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
Completamento itinerario Cagliari-Pula SS 195 collegamento con la SS 130 e Aeroporto di Cagliari Elmas. Opera connessa Nord	Sardegna	A1	61,000
SS 127 - Completamento circonvallazione di Tempio	Sardegna	A1	4,200
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
SS 198 - Interventi di completamento e adeguamento tratta Sadali-Villanovatulo	Sardegna	A1	30,000
SS 130 - Interventi di completamento ed adeguamento svincoli tratta Cagliari-Decimomannu	Sardegna	A1	50,000
Completamento itinerario Sassari - Olbia Potenziamento - messa in sicurezza SS 131 dal km 192+500 al km 209+500 - (1° lotto)	Sardegna	A1	20,000

Completamento itinerario Sassari - Olbia Potenziamento - messa in sicurezza SS 131 dal km 192+500 al km 209+500 - (2° lotto)	Sardegna	A1	15,800
Completamento itinerario Cagliari-Pula SS 195 - collegamento con la SS 130 e aeroporto di Cagliari Elmas - lotto 2	Sardegna	A1	30,000
Collegamento alla provinciale Abbasanta – Buddusò - Olbia – S.S. 389 tratto Alà dei Sardi - Bivio Padru	Sardegna	A1	14,500
S.S. 291 - 1° lotto Alghero – Olmedo – Cantoniera Rudas	Sardegna	A1	25,000
Redazione da parte del Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna - Gallura del progetto di fattibilità tecnica ed economica nonché' del progetto definitivo e dello studio di impatto ambientale aventi ad oggetto lavori di costruzione del completamento della circonvallazione di Olbia - tratto intermedio della strada statale 131 dcn, del tipo "b" di cui al d.m. 05.11.2001	Sardegna	A2	1,401
S.S. 128 - lotto 0, bivio Monastir - bivio Senorbì - 1° stralcio	Sardegna	A2	3,300
SS130 Iglesiente - completamento e adeguamento svincoli Cagliari - Decimomannu	Sardegna	A2	30,000
Realizzazione della strada di collegamento Burcei - Sinnai - Maracalagonis - S.S. 125	Sardegna	A3	29,400
SS 125 - Connessione tra SS 554 e la nuova SS 554	Sardegna	A3	80,000
SS 626 - Completamento tangenziale di Gela tra la SS 117 bis e la SS 626 (Caltanissetta - Gela): Lotto 8°	Sicilia	A1	313,000
Realizzazione della terza corsia sulla Tangenziale di Catania (progettazione e realizzazione dell'opera)	Sicilia	A1	4,000
Completamento SS 121 Bolognetta (stralcio lavori)	Sicilia	A1	45,000
Itinerario PA-AG – SS 189 Tratto Bivio Manganaro – Confine Prov. Di Palermo (km0+000-km15+500).	Sicilia	A1	1,500
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
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
Collegamnto viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 "di Chiaromonte" con la S.S. 115 e lo svincolo dela S.S. "Ragusana"	Sicilia	A1	97,257
Collegamnto viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 "di Chiaromonte" con la S.S. 115 e lo svincolo dela S.S. "Ragusana"	Sicilia	A1	186,000
Collegamnto viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 "di Chiaromonte" con la S.S. 115 e lo svincolo dela S.S. "Ragusana"	Sicilia	A1	104,000

SS n. 284 Occidentale Etnea - Ammodernamento del tratto Adrano-Catania: 1° lotto Adrano - Paternò	Sicilia	A1	87,231
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
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
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
SS 121 - Tratto Palermo - (A19) - rotatoria Bolognetta - sezione tipo C1	Sicilia	A2	346,900
SS 113 - Collegamento SS 113 - SS 119: Variante di Alcamo - I lotto	Sicilia	A2	25,100
SS 115 - Variante nel tratto compreso fra lo svincolo di Vittoria Ovest e Comiso Sud	Sicilia	A2	163,650
SS 115 - Realizzazione della rotatoria al km 134 con la S.P. 36 (comune di Caltabellotta)	Sicilia	A2	1,200
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
SS64- Asse stradale di collegamento tra gli svincoli di Prato Est e Prato Ovest	Toscana	A1	15,000
Città due Rive" – Collegamento tra la SS67 in località Fibbiana e la SP106 in Località La Fonte	Toscana	A1	3,540
SRT 429 - Lotto 3 della variante alla SRT 429 - tratto Castelfiorentino-Certaldo	Toscana	A1	29,600
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	18,150
Adeguamento della viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale nei Comuni di Lastra a Signa, Signa e Campi Bisenzio	Toscana	A1	10,265
Viabilità a Nord di Pisa - primi lotti funzionali	Toscana	A1	17,000
SRT 445- Variante di Santa Chiara - Lotto 2	Toscana	A1	5,000
SRT 445- Variante di Santa Chiara - Lotto 2	Toscana	A1	0,200
SRT 445- Variante di Santa Chiara - Lotto 2	Toscana	A1	0,300
SRT 71- Variante alla SR 71 in Comune di Cortona (da sud dell'abitato di Camucia allo svincolo con la Perugia - Bettolle	Toscana	A1	14,839
SRT 71 - Variante Corsalone - Realizzazione nuovo svincolo in località Pollino - Comune di Bibbiena	Toscana	A1	3,150
SRT 325 - Messa in sicurezza ed adeguamento	Toscana	A1	2,710

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
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
SS 1 - Variante in comune di Massa 1° lotto (Canalmagro - Stazione)	Toscana	A2	22,000
Variante alla SRT 2 Cassia al centro abitato di Staggia Senese, Comune di Poggibonsi - 1 stralcio funzionale	Toscana	A2	2,700
Variante alla SRT 2 Cassia al centro abitato di Staggia Senese, Comune di Poggibonsi - 2° stralcio funzionale	Toscana	A2	5,800
SRT 2 - Realizzazione di rotatoria in corrispondenza della zona industriale di Isola d'Arbia	Toscana	A2	0,950
SRT 325 Val di Bisenzio. Realizzazione rotatoria in località Isola nel Comune di Vaiano.	Toscana	A2	0,746
Intervento di realizzazione del ponte provvisorio per la viabilità alternativa al ponte storico "Buriano"	Toscana	A2	3,100
Intervento per la progettazione del ponte definitivo e viabilità alternativa in sostituzione del ponte storico "Buriano"	Toscana	A2	0,900
SR 71 - Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano LOTTO 2	Toscana	A3	11,500
SR 71 - Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano	Toscana	A3	12,500
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
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	11,100
SRT 69 Variante di Ponte Mocarini	Toscana	A3	2,800
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
Bretella di collegamento dello stabilimento ASK TK di Terni con la strada Terni-Rieti	Umbria	A1	2,500
Intervento relativo all'integrazione della viabilità complanare nel Comune di Orvieto	Umbria	A1	8,000
SS 685 - Spoleto - Acquasparta: 1° Stralcio Madonna di Baiano - Fiorenzuola	Umbria	A2	1,000
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

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
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
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
SS 12 - Variante da Buttapietra Sud alla Tangenziale di Verona	Veneto	A1	1,500
SS 52 Lavori di realizzazione della galleria del Col Trondo.	Veneto	A1	3,000
Tangenziale di Vicenza - 2° 3° 4° stralcio	Veneto	A1	5,000
TOTALE SETTORE DI INTERVENTO			6.406,315

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 passeggeria 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 dei Trasporti”, le risorse finanziarie previste dal PSC MIT 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"

Titolo intervento	Regione	Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020	Risorse finanziarie (ML€)
Nuova linea Ferrandina - Matera	Basilicata	B1	10,000
Variante Settingiano-Lamezia Terme	Calabria	B2	307,000
Riqualificazione della linea ferroviaria Cosenza - Catanzaro delle Ferrovie della Calabria	Calabria	B2	53,5000
Velocizzazione Tirrenica Sud: variante Rosarno	Calabria	B2	100,000
Linea Jonica (elettrificazione): tratta Catanzaro L.-Crotone – fase 2	Calabria	B2	40,000
Raddoppio e velocizzazione Frasso telesino - Vitulano III Lotto S.Lorenzo M. - Vitulano	Campania	B1	215,000
Nodo complesso in corrispondenza della stazione FS di Salerno Centrale	Campania	B2	25,000
Nodo complesso in corrispondenza del sito archeologico di Pompei	Campania	B2	30,600
Potenziamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia	Campania	B2	20,000
Passante ferroviario di Napoli - adeguamento tecnologie	Campania	B2	14,000
Adeguamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia.	Campania	B2	10,000
ACC Napoli-Salerno linea a monte del Vesuvio	Campania	B2	10,000
Upgrading BcA Benevento-Avellino, Caserta-Benevento e Vairano-Venafro	Campania	B2	2,500
Upgrade sistemi informazione al pubblico (IaP) passante	Campania	B2	7,500
Miglioramento accessibilità passante (sottopassi, marciapiedi, pensiline, ascensori)	Campania	B2	5,000
Nodo di interscambio modale di Vesuvio Est	Campania	B2	25,500
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
Elettrificazione linea ferroviaria Reggio Emilia - Ciano d'Enza (RE)	Emilia Romagna	B2	0,800
Linea Castel Bolognese – Ravenna – soppressione PL in comune di Bagnacavallo	Emilia Romagna	B2	3,000
Linea Parma – Suzzara – soppressione PL in Comune di Sorbolo	Emilia Romagna	B2	2,200
Linea Casalecchio – Vignola – messa in sicurezza Ponte sul Panaro e miglioramento prestazioni linea	Emilia Romagna	B2	1,600
Recupero tratto dismesso ferrovia Bologna - Milano in comune di Modena	Emilia Romagna	B2	2,000
Nodo di Udine (completamento)	Friuli Venezia Giulia	B1	1,000
Sistemazione del nodo ferroviario di Trieste 2 fase interventi di adduzione al Porto di Trieste	Friuli Venezia Giulia	B3	17,000
Metropolitana di Roma Linea C - Nodo di interscambio Pigneto	Lazio	B1	24,000
Ferrovia Campoleone-Nettuno (tratta Campoleone Aprilia)	Lazio	B2	15,000
Adeguamento prestazionale linee Roma-Napoli via Formia e via Cassino (Sagoma PC80)	Lazio	B2	10,000

Interventi per il ripristino della linea ferroviaria Priverno-Fossanova-Terracina	Lazio	B2	6,000
Manutenzione straordinaria delle ferrovie regionali ex concesse	Lazio	B3	24,000
Completamento ferrovia Formia-Gaeta ("Littorina")	Lazio	B3	10,000
Collegamento ferroviario aeroporto di Genova (fermate di Erzelli/Aeroporto, Cornigliano Est e PRG di Sestri Ponente)	Liguria	B3	0,800
Nodo di Falconara	Marche	B2	1,000
Elettrificazione linea Civitanova Macerata Albacina	Marche	B2	39,000
Soppressione del passaggio a livello di Rosora - linea ferroviaria Orte - Falconara Marittima	Marche	B2	2,000
Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola - Isernia - Campobasso 2^ fase	Molise	B1	50,000
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
Variante di Riga	P.A. Bolzano	B2	49,000
Merano PRG – fase di compatibilizzazione	P.A. Bolzano	B2	1,500
Elettrificazione linea Trento-Bassano	P.A. Trento	B1	59,000
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
Piano Regolatore Generale (PRG) di Orbassano	Piemonte	B2	13,000
Velocizzazione e soppressione PPLL linea Chivasso-Ivrea - Quincinetto	Piemonte	B2	5,000
Soppressione PPLL linea SFM2 Torino-Pinerolo	Piemonte	B2	5,000
Potenziamento collegamenti merci Torino - Savona/ Fossano - Cuneo/Cuneo - Busca e area logistica	Piemonte	B2	10,000
Soppressione PPLL Linea Torino - Fossano	Piemonte	B2	4,800
Cuneo - Ventimiglia	Piemonte	B2	1,500
SFM5 fermata Borgata Quaglia - Le Gru collegamento Borgata Lesna	Piemonte	B2	0,700
Raddoppio Orsara - Bovino	Puglia	B1	501,000
Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia - Bari - Brindisi	Puglia	B1	92,000
Stazione AV Foggia - Cervaro	Puglia	B1	20,000
Sistemazione del nodo di Bari	Puglia	B1	15,000
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
Collegamento tra rete ferroviaria nazionale ed aeroporto di Brindisi	Puglia	B1	60,000
Elettrificazione linea Barletta-Canosa	Puglia	B2	26,000

Raccordo ferroviario nuova stazione elementare "Brindisi Intermodale_direzione nord	Puglia	B2	25,000
Potenziamento della linea Bari - Altamura-Matera	Puglia	B2	44,000
S. Gavino – Sassari - Olbia	Sardegna	B2	74,000
Potenziamento Fiumetorto Lercara Friddi - Prima fase funzionale	Sicilia	B1	350,000
Chiusura anello ferroviario di Palermo tratta Giachery-Politeama-Notarbartolo	Sicilia	B1	100,000
Nuovo collegamento Palermo - Catania	Sicilia	B1	866,000
Caltagirone - Gela	Sicilia	B1	90,000
Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	Sicilia	B2	34,000
Interramento della linea ferroviaria Catania Siracusa per allungamento pista aeroporto di Catania	Sicilia	B2	235,000
Linea Empoli Siena. Raddoppio Empoli Granaiole ed elettrificazione	Toscana	B1	85,000
Potenziamento linea Foligno-Perugia-Terontola (prima fase)	Umbria	B2	32,000
Linea Padova – Castelfranco. Adeguamento a doppio binario dell'attraversamento del fiume Brenta.	Veneto	B2	40,000
Elettrificazione Anello bellunese	Veneto	B2	48,000
Elettrificazione della tratta ferroviaria Adria – Mestre	Veneto	B2	22,000
TOTALE SETTORE DI INTERVENTO			4.162,500

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 dei Trasporti", 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"	
Titolo intervento	Regione	Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020	Risorse finanziarie (ML€)
Deviazione del fosso della Pila nei pressi dell'Aeroporto dell'Elba	Toscana	E1	2,700
Porto di Pescara - Completamento dei nuovi moli guardiani	Abruzzo	E1	16,000
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

Porto di Giulianova – interventi per la messa in sicurezza dell’attuale imboccatura portuale.	Abruzzo	E1	3,800
Recupero e completamento funzionale del Pontile-Approdo turistico di Roseto degli Abruzzi	Abruzzo	E1	1,000
Completamento infrastrutture dell'approdo turistico di Francavilla a mare	Abruzzo	E1	1,000
Interventi di manutenzione straordinaria e valorizzazione con priorità per i porti che garantiscono la continuità territoriale delle isole	Campania	E1	80,000
Programma di messa in sicurezza e potenziamento dei porti regionali	Campania	E1	20,000
Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante del molo Pisacane	Campania	E1	12,500
Porto di Salerno: integrazione per indagini e prescrizioni MATTM	Campania	E1	20,000
Messa in sicurezza del Porto di Castellammare di Stabia	Campania	E1	35,000
Porto di Fano dragaggio e manutenzione straordinaria delle strutture portuali	Marche	E1	1,030
Porto di Sennigallia dragaggio della Struttura portuale	Marche	E1	0,850
Porto di Numana dragaggio e manutenzione straordinaria della struttura portuale	Marche	E1	0,930
Porto di Civitanova Marche dragaggio e manutenzione straordinaria della struttura portuale	Marche	E1	0,820
Porto di San Giorgio dragaggio della struttura portuale	Marche	E1	0,250
Porto di San Benedetto del Tronto manutenzione straordinaria della struttura portuale di competenza regionale	Marche	E1	0,120
Porto di Taranto Ricostruzione dell'impalcato in c.a.p. della testata inagibile del Molo San Cataldo	Puglia	E1	18,800
Porto di Taranto Riquilificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo polisettoriale	Puglia	E1	15,000
Porto di Taranto Rettifica del Molo San Cataldo e Calata 1	Puglia	E1	13,810
Porti di Cagliari, Olbia e Porto Torres - manutenzioni straordinarie	Sardegna	E1	25,000
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
Porto di Messina - Rettifica della banchina I Settembre	Sicilia	E1	7,900
Porto di Messina - Lavori di adeguamento ed ampliamento terminal logistico sul molo Norimberga	Sicilia	E1	18,300
INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DEL PORTO DI PALERMO --- Lavori di completamento per la messa in	Sicilia	E1	39,000

sicurezza del Bacino da 150.000 TPL			
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 dei Trasporti", 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:

- 224,920mln/€

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"	
Titolo intervento	Regione	Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020	Risorse finanziarie (ML€)
Interventi di ristrutturazione e messa in sicurezza dell'aeroporto di Reggio Calabria	Calabria	E1	25,000
Aeroporto di Parma interventi sulle infrastrutture: fase 1 e 2	Emilia-Romagna	E1	12,000
Potenziamento Continuità territoriale	Sardegna	E1	90,000
Prolungamento della pista di volo dell'Aeroporto "Costa Smeralda" di Olbia "Verifica procedura aiuti di Stato"	Sardegna	E1	12,320
Adeguamento infrastrutture di supporto all'assistenza al volo (Aeroporto Cagliari Elmas) "Notifica procedura aiuti di Stato"	Sardegna	E1	16,000
Aeroporti Sardegna: Riqualificazione strutture di volo dell'aeroporto di Olbia	Sardegna	E1	12,900
Potenziamento Continuità territoriale	Sicilia	E1	30,000
Adeguamento terminal aviazione generale per uso promiscuo ed opere di interconnessione area Ovest	Campania	—	10,700
Servizi di progettazione infrastrutturale delle opere previste dal Masterplan dell'Aeroporto	Campania	—	4,000
Prolungamento pista di volo a 2.200 mt e riconfigurazione Torrenti Diavolone e Volta Ladri	Campania	—	12,000
TOTALE SETTORE DI INTERVENTO			224,920

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 MIT 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. Nel 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 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 imbarco;
- 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 dei Trasporti", le risorse finanziarie assegnate al Settore di intervento 07.05 – *Mobilità urbana* ammontano a:

- **3.758,695** 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"	
Titolo intervento	Regione	Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020	Risorse finanziarie (ML€)

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
Materiale rotabile GOMMA	Abruzzo	F1	7,680
Materiale rotabile Ferro	Abruzzo	F1	14,920
Sicurezza FERRO	Abruzzo	F1	15,642
Materiale rotabile GOMMA	Basilicata	F1	7,008
Materiale rotabile Ferro	Basilicata	F1	28,032
Rinnovo materiale rotabile	Basilicata	F1	4,000
Materiale rotabile GOMMA	Calabria	F1	16,496
Materiale rotabile Ferro	Calabria	F1	65,984
Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative	Calabria	F1	51,290
Metropolitana di Napoli - Linea 1 - Completamento della tratta Dante - Garibaldi - CDN	Campania	C1	128,900
Linea 6 della metropolitana di Napoli - Tratta Mostra/Mergellina Municipio: completamento intervento	Campania	C1	114,800
Interventi di compatibilizzazione urbana della linea ferroviaria nel territorio di Pompei	Campania	C1	35,770
Ferrovia Circumflegrea. Tratta Soccavo-Traiano-Pianura. Risanamento statico della vecchia Galleria Camaldoli - Adeguamento impiantistico ed opere complementari	Campania	C1	12,350
Metropolitana di Napoli - Linea 1: Tratta Dante-Garibaldi-Centro Direzionale	Campania	C1	30,000
Metropolitana di Napoli - Linea 6: Tratta Mostra - Arsenale - Deposito Officina Arsenale- 1° fase	Campania	C1	210,500
Ammodernamento funzionale e tecnologico della linea Metropolitana di Napoli 1 e miglioramento degli standard di sicurezza e comfort	Campania	C1	27,320
Completamento metropolitana di Salerno: tratta Arechi - Pontecagnano Aeroporto	Campania	C1	100,000
Materiale rotabile GOMMA	Campania	F1	38,256
Materiale rotabile Ferro	Campania	F1	153,024
Sicurezza FERRO	Campania	F1	88,442
Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative	Campania	F1	69,190
Sicurezza FERRO	disponibili	F1	0,970
Completamento del servizio ferroviario metropolitano e filoviarizzazione delle linee portanti del Trasporto pubblico locale/Fornitura di nuovo materiale rotabile	Emilia Romagna	C1	41,500
Materiale rotabile GOMMA	Emilia Romagna	F1	3,824
Materiale rotabile Ferro	Emilia Romagna	F1	15,296
Sicurezza FERRO	Emilia Romagna	F1	50,550

Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative	Emilia Romagna	F1	2,530
Materiale rotabile GOMMA	Friuli Venezia Giulia	F1	1,360
Materiale rotabile Ferro	Friuli Venezia Giulia	F1	5,440
Sicurezza FERRO	Friuli Venezia Giulia	F1	0,966
Ammodernamento e potenziamento della Ferrovia Ex Concessa Roma - Lido.	Lazio	C1	180,000
Ammodernamento e Potenziamento della Ferrovia Ex Concessa Roma - Viterbo nella tratta extraurbana Riano - Morlupo	Lazio	C1	154,000
Materiale rotabile GOMMA	Lazio	F1	6,156
Materiale rotabile Ferro	Lazio	F1	24,624
Interventi per il trasporto ferroviario: acquisto di nuovi treni ad alta capacità	Lazio	F1	54,710
Materiale rotabile GOMMA	Liguria	F1	1,756
Materiale rotabile Ferro	Liguria	F1	7,024
Prolungamento della linea Metropolitana M1 Sesto San Giovanni - Cinisello Balsamo- Monza Bettola	Lombardia	C1	23,300
Riqualficazione della tranvia extraurbana Milano - Limbiate 1° lotto funzionale, Milano Comasina - Varedo deposito	Lombardia	C1	59,000
Linea M4 - Lorenteggio Linate - infrastruttura (15 km-21 stazioni - 47 UdT)	Lombardia	C1	17,700
Metropolitana leggera automatica di Brescia - 1° lotto funzionale tratta Prealpino- S.Eufemia - opere aggiuntive di completamento	Lombardia	C1	4,000
Materiale rotabile GOMMA	Lombardia	F1	7,284
Materiale rotabile Ferro	Lombardia	F1	29,136
Rinnovo materiale rotabile ferroviario	Lombardia	F1	40,000
Sicurezza FERRO	Lombardia	F1	5,628
Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative	Lombardia	F1	7,270
Materiale rotabile GOMMA	Marche	F1	2,072
Materiale rotabile Ferro	Marche	F1	8,288
Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative	Marche	F1	0,800
Materiale rotabile GOMMA	Molise	F1	3,856
Materiale rotabile Ferro	Molise	F1	15,424
Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative	Molise	F1	4,510
Materiale rotabile GOMMA	P.A. Bolzano	F1	0,924
Materiale rotabile Ferro	P.A. Bolzano	F1	3,696
Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative	P.A. Bolzano	F1	1,200
Materiale rotabile GOMMA	P.A. Trento	F1	3,100

Metropolitana automatica di Torino - tratta 3 Collegno-Cascine Vica - 1° lotto funzionale Fermi - Collegno centro	Piemonte	C1	33,700
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
Materiale rotabile GOMMA	Piemonte	F1	5,149
Acquisto materiale rotabile per servizi ferroviari regionali e metropolitani	Piemonte	–	63,856
Sicurezza FERRO	Piemonte	F1	11,892
Rinnovo Materiale Rotabile	Piemonte	F1	24,015
Prolungamento tratta metropolitana Bari - San Paolo fino a stazione "delle Regioni"	Puglia	C1	36,000
acquisti di materiale rotabile ferroviario	Puglia	–	66,354
Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari - Taranto	Puglia	C1	70,000
Sviluppo sistemi di trasporto rapido di massa	Puglia	C1	35,310
Materiale rotabile GOMMA	Puglia	F1	28,512
Materiale rotabile Ferro	Puglia	F1	114,048
Sicurezza FERRO	Puglia	F1	107,144
Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative	Puglia	F1	86,590
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 metrolinaria di Sassari	Sardegna	C1	31,600
Metropolitana Area Vasta di Cagliari: Tratta Vesalio / Quartucciu - Centro Commerciale Le Vele – 1° tratta di attestazione a Quartu Sant'Elena	Sardegna	C1	60,100
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
Cagliari, Tranvia Linea 3 fornitura di 3 tram	Sardegna	C1	9,300
Cagliari, Realizzazione della linea tranviaria Linea Quartu Sant'Elena con acquisto di 4 tram	Sardegna	C1	48,810
Realizzazione deposito ferroviario di Sassari	Sardegna	C1	2,050
Materiale rotabile GOMMA	Sardegna	F1	17,104
Materiale rotabile Ferro	Sardegna	F1	68,416
Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative	Sardegna	F1	150,460

"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
Ferrovia Circumetnea Misterbianco - Paternò: Tratta Misterbianco - Belpasso	Sicilia	C1	115,000
Linea tranviaria di Messina: interventi di manutenzione e miglioramento del parco veicolare	Sicilia	C1	6,790
Linea tranviaria di Messina: opere di ripristino e manutenzione della linea	Sicilia	C1	4,450
Materiale rotabile Ferro	Sicilia	F1	164,352
Rinnovo materiale rotabile per il TPL utilizzando tecnologie innovative	Sicilia	F1	10,000
Materiale rotabile GOMMA	Toscana	F1	4,404
Materiale rotabile Ferro	Toscana	F1	17,616
Sicurezza FERRO	Toscana	F1	5,436
Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico della linea FCU agli standard dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tratta Città di Castello-Perugia Ponte San Giovanni	Umbria	C1 F1	67,586
Materiale rotabile GOMMA	Valle d'Aosta	F1	0,348
Fornitura di treni bimodali e/o elettrici da destinare al servizio di TPL ferroviario regionale	Valle d'Aosta	–	25,392
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
Materiale rotabile GOMMA	Veneto	F1	4,416
Materiale rotabile Ferro	Veneto	F1	17,664
Acquisto di convogli ferroviari	Veneto	F1	6,336
Sicurezza FERRO	Veneto	F1	3,024
Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie innovative	Veneto	F1	2,900
Ferrovia Cumana-Impianto di sicurezza apparato centrale a calcolatore multistazione (ACCM) ed attrezzaggio con avanzato sistema CCS	Campania	–	5,200
adeguamento alle norme di sicurezza ansf della linea Benevento/Cancello e della linea Piedimonte Matese/Santa Maria Capua Vetere -completamento	Campania	–	9,000
Linea Circumflegrea. Opere di completamento VII intervento	Campania	–	15,000

funzionale tratta Pisani - Quarto Binario pari			
Tratta Piscinola - Capodichino (opere civili da Piscinola a Di Vittorio; opere tecnologiche da Piscinola a Capodichino)	Campania	–	10,053
Acquisto nuovo materiale rotabile ferroviario destinato alle linee Regionali Vesuviane di EAV s.r.l.	Campania	–	24,830
Metropolitana di Napoli linea 1 - Tronco Di Vittorio-Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale. I lotto e opere per ottemperanza delibera CIPE 88/2013	Campania	–	5,264
TOTALE SETTORE DI INTERVENTO			3.849,133

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 dei Trasporti", 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"	
Titolo intervento	Regione	Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020	Risorse finanziarie (ML€)
Interventi di rigenerazione urbana	Emilia Romagna	E1	30,000
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
Intervento per adeguare sismicamente la struttura del Liceo Grigoletti ed efficientare l'edificio	Friuli Venezia Giulia	E1	5,200
Costruzione di nuovo edificio scolastico da destinare a scuola materna slovena a Savogna di Isonzo	Friuli Venezia Giulia	E1	1,600
Adeguamento sismico edificio scolastico a Pradamano destinato a scuola secondaria di primo grado	Friuli Venezia Giulia	E1	0,980
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
Adeguamento normativo del complesso scolastico Fonda Savio	Friuli Venezia Giulia	E1	2,000
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 dei Trasporti", 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"

Area Tematica	12 - "Capacità Amministrativa"
Settore di intervento	12.02 - "Assistenza tecnica"

Titolo intervento	Regione	Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020	Risorse finanziarie (ML€)
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 MIT:

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 MIT:

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 dei Trasporti. 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 MIT 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 MIT, 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 dei Trasporti 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 dei Trasporti è stato istituito con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti (MIT) 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 dei Trasporti- 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 dei Trasporti- Direzioni Generali responsabili dell'attuazione, gestione e monitoraggio degli interventi del Piano Operativo e Coesione;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti- 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 MIT.

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 - utility		
	Area territoriale	
PSC MIT	Mezzogiorno	Centro-nord
PSC Amministrazioni centrali	13.398,20	3.522,22

Tabella 2 - Aree tematiche - utility			
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	1.855,83	Non pertinente	Non pertinente
7 Trasporti e mobilità	14.997,67	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 MIT Piano finanziario alla data del 11_11_2022 Area territoriale MEZZOGIORNO Prospetto 1 <u>Sezione ordinaria del PSC</u> 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 - RISCHIE ADATTAMENTO CLIMATICO	1.018,23		1.018,23
Settore di intervento 05.02 - RISORSE IDRICHE	488,77		488,77
Settore di intervento 05.05 - NATURA E BIODIVERSITA'	0,00		0,00
Totale	1.507,00		1.507,00
	Area tematica 07 - TRASPORTI E MOBILITA'		
Settore di intervento 07.01 - TRASPORTO STRADALE	5.018,90		5.018,90
Settore di intervento 07.02 - TRASPORTO FERROVIARIO	3.617,60		3.617,60

Settore di intervento 07.03 - TRASPORTO MARITTIMO	342,11		342,11
Settore di intervento 07.04 - TRASPORTO AEREO	212,92		212,92
Settore di intervento 07.05 - MOBILITÀ URBANA	2.686,67		2.686,67
Totale	11.878,20		11.878,20
	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 MIT Piano finanziario alla data del 11_11_2022 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 - RISCHIE ADATTAMENTO CLIMATICO	199,47		199,47
Settore di intervento 05.02 - RISORSE IDRICHE	67,73		67,73
Settore di intervento 05.05 - NATURA E BIODIVERSITA'	81,63		81,63
Totale	348,83		348,83
	Area tematica 07- TRASPORTI 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		12,70
Settore di intervento 07.04 - TRASPORTO AEREO	12,00		12,00
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	3.522,22		3.522,22

Prospetto 4 - Piano finanziario con previsioni triennali di spesa						
PSC MIT Piano finanziario alla data del 20_05_2022 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	686,03	712,65	1.662,86	4.194,59	6.142,08	13.398,20
	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	686,03	712,65	1.662,86	4.194,59	6.142,08	13.398,20

Prospetto 4 - Piano finanziario con previsioni triennali di spesa						
PSC MIT Piano finanziario alla data del 20_05_2022 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	389,81	187,35	437,14	1.102,70	1.405,22	3.522,22
	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	389,81	187,35	437,14	1.102,70	1.405,22	3.522,22