



## Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

### **PIANO OPERATIVO FONDO SVILUPPO E COESIONE INFRASTRUTTURE 2014-2020**

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

## Sommario

<b>PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>1. IL QUADRO DI CONTESTO .....</b>	<b>4</b>
<b>2. LA STRATEGIA DI INTERVENTO DEL PIANO OPERATIVO .....</b>	<b>29</b>
<b>2.1. ASSI TEMATICI E AZIONI .....</b>	<b>33</b>
2.1.1 Asse tematico A: Interventi stradali.....	33
2.1.2 Asse tematico B: Interventi nel settore ferroviario.....	45
2.1.3 Asse tematico C: Interventi per il trasporto urbano e metropolitano .....	52
2.1.4 Asse tematico D: Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente .....	58
2.1.5 Asse tematico E: Altri interventi.....	71
2.1.6 Asse tematico F: Rinnovo materiale Trasporto Pubblico Locale – Piano Sicurezza ferroviaria .....	73
<b>3. LA GOVERNANCE DEL PIANO E LE MODALITÀ ATTUATIVE .....</b>	<b>91</b>
3.1 Organismi responsabili dell'attuazione – Sistema di gestione e controllo .....	91
3.2 Comitato di Sorveglianza .....	92
<b>4. LA DIMENSIONE FINANZIARIA DEL PIANO OPERATIVO.....</b>	<b>93</b>
4.1 Il quadro complessivo delle risorse .....	93

## Premessa

L' utilizzo del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 è disciplinato dal comma 703 della Legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Tale disposizione:

- alla lett. a) stabilisce 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.
- alla successiva lett. c) prevede l'istituzione di una Cabina di regia composta da rappresentanti delle amministrazioni interessate e delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, incaricata di definire specifici Piani operativi per ciascuna area tematica nazionale, con l'indicazione dei risultati attesi e delle azioni e dei singoli interventi necessari al loro conseguimento, con relativa stima finanziaria, dei soggetti attuatori a livello nazionale e regionale, dei tempi di attuazione e delle modalità di monitoraggio, nonché dell'articolazione annuale dei fabbisogni finanziari fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020.

I Piani operativi sono redatti tenendo conto che la dotazione complessiva deve essere impiegata per un importo non inferiore all'80 per cento per interventi da realizzare nei territori delle regioni del Mezzogiorno. I piani operativi, progressivamente definiti dalla Cabina di regia, sono poi proposti anche singolarmente dall'Autorità politica per la coesione al CIPE per la relativa approvazione.

Il Cipe, con delibera n. 25 del 10 agosto 2016, ha approvato l'individuazione delle aree tematiche e dei relativi obiettivi strategici su cui impiegare la dotazione finanziaria del Fondo Sviluppo e coesione, tra le quali è prevista l'area tematica "Infrastrutture". La stessa delibera stabilisce che l'elaborazione dei piani operativi deve tenere conto delle finalizzazioni delle risorse indicativamente esposte nelle tabelle allegate alla delibera stessa.

Si riporta la tabella relativa all'area tematica "Infrastrutture"

	<i>(mln di euro)</i>
Settore stradale	6.065,00
Settore ferroviario	2.137,00
Settore metropolitane	1.560,00
Sicurezza ferro	300,00
Dighe	294,00
Rinnovo materiale Trasporto Pubblico Locale	1.000,00
Altri settori	143,00

<b>TOTALE</b>	<b>11.500,00</b>
---------------	------------------

Il Piano Operativo FSC Infrastrutture 2014 – 2020 , di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dà attuazione alla citata delibera Cipe n. 25 del 10 agosto 2016, ed ha il valore finanziario complessivo pari a € 11.500,00 milioni di euro.

Il Piano Operativo, in linea con l'indicativa finalizzazione delle risorse di cui alla delibera Cipe n. 25/2016, prevede una articolazione in Assi tematici di riferimento, all'interno dei quali sono individuate una serie di Linee di azione che si sviluppano attraverso singoli interventi.

**Assi tematici:**

- A.** Interventi stradali
- B.** Interventi nel settore ferroviario
- C.** Interventi per il trasporto urbano e metropolitano
- D.** Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente
- E.** Altri interventi
- F.** Rinnovo materiale Trasporto Pubblico Locale – Piano Sicurezza ferroviaria

Al Programma è allegato il Sistema di gestione e controllo che l'Amministrazione adotta 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.

## 1. Il quadro di contesto

Il quadro conoscitivo presentato di seguito intende fornire, in maniera sintetica, una visione di insieme dell'attuale sistema dei trasporti in Italia, in grado di focalizzare le caratteristiche rilevanti della domanda di mobilità delle persone e delle merci e l'assetto delle infrastrutture e dei servizi funzionali ad una migliore definizione delle azioni da sostenere nell'ambito del Piano Operativo FSC 2014-20.

In generale, un adeguato sistema di infrastrutture e di servizi di trasporto è un elemento chiave per una crescita economica intelligente, sostenibile e inclusiva, e il settore dei trasporti svolge un ruolo rilevante per lo sviluppo economico e per il benessere della nostra società. A livello europeo il contributo del sistema dei trasporti alla crescita del PIL si attesta intorno al 5% del PIL mentre in Italia, secondo dati riferiti al 2014, si registrano valori inferiori (3%), anche se in lieve crescita rispetto alla sensibile contrazione degli anni precedenti.

### Sintesi delle analisi sulla domanda attuale e potenziale

#### Il trasporto passeggeri in Italia

Se il 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. Secondo dati statistici riferiti al 2014, infatti, il trasporto interno di passeggeri in Italia evidenzia 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.

<b>TABELLA 2 TRAFFICO TOTALE INTERNO DI PASSEGGERI: ANNI 2008, 2010-2014</b>						
<i>Milioni di passeggeri-km</i>						
<b>Modalità di trasporto</b>	<b>2008</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Impianti fissi</b>	<b>49.892</b>	<b>47.574</b>	<b>47.247</b>	<b>47.159</b>	<b>49.128</b>	<b>50.338</b>
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 tranvie extraurbane	52	72	76	76	77	80
- di cui funivie	316	329	327	323	313	410
<b>Trasporti collettivi extraurbani</b>	<b>90.693</b>	<b>90.134</b>	<b>90.903</b>	<b>90.546</b>	<b>90.746</b>	<b>91.309</b>
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
<b>Trasporti collettivi urbani</b>	<b>18.651</b>	<b>19.188</b>	<b>18.652</b>	<b>17.527</b>	<b>17.612</b>	<b>18.246</b>
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 tranvie 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
<b>Navigaz. marittima di cabotaggio</b>	<b>3.734</b>	<b>3.561</b>	<b>3.364</b>	<b>3.202</b>	<b>3.080</b>	<b>3.104</b>
Navigazione interna	452	527	540	529	548	537
Navigazione aerea	15.064	15.726	16.765	16.545	16.260	16.985
<b>Autotrasporti privati</b>	<b>721.830</b>	<b>739.870</b>	<b>708.251</b>	<b>620.683</b>	<b>661.097</b>	<b>684.581</b>
- 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
<b>Totale</b>	<b>900.315</b>	<b>916.581</b>	<b>885.722</b>	<b>796.191</b>	<b>838.471</b>	<b>865.100</b>

*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 studio<sup>11</sup>, 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 Frecce, 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). Tale ingresso di un operatore privato in competizione con l'incumbent (Trenitalia), che 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), ha innescato 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.

<sup>11</sup> "L'evoluzione della mobilità degli italiani – Dallo scenario attuale al 2020-2030", Rapporto di Ricerca ANIASA – CENSIS, 2015, [http://www.aniasa.it/publicazioni\\_file/Rapporto\\_ANIASACENSISDEF.pdf](http://www.aniasa.it/publicazioni_file/Rapporto_ANIASACENSISDEF.pdf)

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'analisi<sup>2</sup> 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)<sup>3</sup> 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

<sup>2</sup> Autorità dei Trasporti, Primo Rapporto Annuale al Parlamento, luglio 2015

<sup>3</sup> 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, è stimato nel 3-4% del trasporto totale di viaggiatori, ma rilevante per determinati porti ed in particolare per il settore crociere. Il settore ha conosciuto 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'attrattiva 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 il trend positivo è stato confermato dal fatto che il sistema aeroportuale italiano ha registrato, 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
<b>TOTALI</b>	<b>58.364.073</b>	<b>97.698.274</b>	<b>77.271.308</b>	<b>471.836</b>	<b>156.534.183</b>	<b>293.600</b>	<b>156.827.783</b>	<b>4,4</b>

Fonte: Assaeroporti – [www.assaeroporti.com/statistiche](http://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
<b>Totale</b>	<b>2.701.004</b>	<b>2.842.444</b>

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 tonnellate<sup>4</sup>. 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 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.

---

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

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
<b>Totale</b>	<b>219.318</b>	<b>208.465</b>	<b>216.787</b>	<b>198.877</b>	<b>182.604</b>	<b>181.142</b>	<b>176.345</b>

*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 calo deciso (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

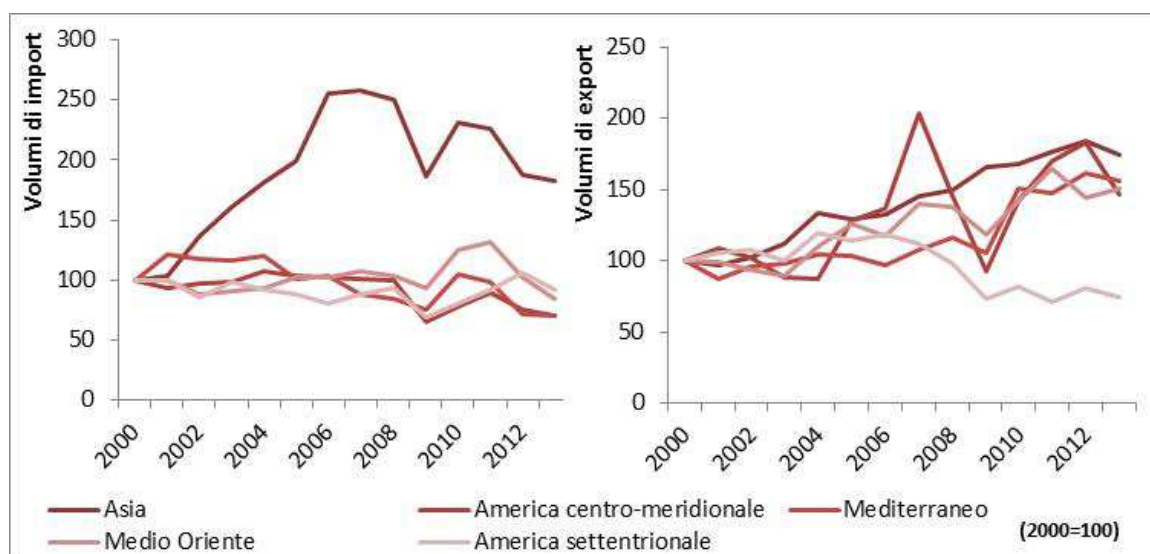
I dati di traffico su strada sono cresciuti nel 2014 (+0,7% secondo i dati sulla rete autostradale di AISCAT ed arrivano dopo un 2013 negativo. Si rileva, inoltre, che ben il 98% delle tonnellate trasportate ed il 90% delle tonnellate/km è generato dal traffico interno e che nel periodo 2007-2012 i trasporti 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
<b>Totale Rete</b>	<b>km</b>	<b>16.742</b>	<b>16.752</b>

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
<b>Totale Rete:</b>	<b>km</b>	<b>16.035</b>	<b>16.335</b>	<b>16.529</b>	<b>16.686</b>	<b>16.704</b>	<b>16.726</b>	<b>16.742</b>	<b>16.752</b>
Rete semplice binario	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	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
<b>Totale</b>	<b>161.938</b>	<b>167.725</b>	<b>183.704</b>	<b>180.549</b>	<b>186.419</b>	<b>179.024</b>	<b>180.175</b>	<b>181.560</b>

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 europeo<sup>5</sup>.

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.

<sup>5</sup> 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 alle 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 stradale<sup>6</sup>, 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 particolare<sup>7</sup>:

- 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;

---

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

<sup>7</sup> 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.

- 6 realtà portuali hanno collegamenti con viabilità urbana;
- le restanti 10 con viabilità mista.

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 studio<sup>8</sup> propone una ricognizione sulla situazione riguardante i principali porti italiani e una stima dei fabbisogni di dragaggio.

---

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

TABELLA 23 PROFONDITÀ DEI FONDALI E FABBISOGNI DI DRAGAGGIO NEI PORTI ITALIANI

Autorità portuali	TEU (2014)	Fabbisogno di dragaggio (m <sup>2</sup> )	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
<b>TOTALI</b>	<b>10.221.127</b>	<b>63.734.256</b>		

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

### Sistema aeroportuale

Da una aggiornata ed esaustiva ricognizione sulla dotazione infrastrutturale del complesso degli aeroporti italiani<sup>9</sup>, 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.

<sup>9</sup> 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”.

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 caratterizzate 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**

*Vetture per 10.000 abitanti*

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
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 km<sup>2</sup>), mentre Cagliari è la città con la più elevata lunghezza di filovie rapportata all'estensione del territorio comunale (43,5 km per 100 km<sup>2</sup>).

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



## TRASPORTO FERROVIARIO

### Punti di Forza

- 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

### Punti di Debolezza

- 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

### Opportunità

- 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

### Rischi

- 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

### Punti di Forza

- Posizione Strategica nel Mediterraneo
- Forte presenza di filiere agroalimentari
- Forte presenza di operatori nazionali di traffico Ro-Ro
- Numerosità di destinazioni al alto livello di attrattività turistica per il traffico passeggeri e crocieristico
- Nuova riforma di sistema (PSPL)

### Punti di Debolezza

- 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

### Opportunità

- 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.

### Rischi

- Elevato numero di competitor internazionali
- Marginalizzazione del Mediterraneo a seguito dell'apertura di nuove rotte intercontinentali
- Riduzione della domanda interna
- Sviluppo di settori concorrenti in ambito turistico
- Rischio di obsolescenza delle infrastrutture esistenti

## TRASPORTO AEREO

### Punti di Forza

- Assenza di sostanziali criticità relative alla capacità delle infrastrutture aeroportuali nazionali land-side e air-side nel breve periodo
- Adeguatezza dei livelli di sicurezza aeroportuale
- Adeguatezza rispetto agli standard di accessibilità per quanto riguarda la dotazione complessiva di parcheggi

### Punti di Debolezza

- Scarsità del numero degli scali collegati alla rete ferroviaria e scarsa competitività dei collegamenti esistenti
- Insufficienza di infrastrutture logistiche e dedicate per il traffico cargo rispetto ai principali competitor europei con conseguente aumento del costo totale del trasporto per le aziende italiane
- Forte pressione insediativa che compromette la futura crescita di traffico di alcuni aeroporti nazionali

### Opportunità

- Previsioni di livello globale del traffico passeggeri positive
- Nel comparto cargo previsioni di crescita nel lungo periodo positive, segmento con spazi di crescita, legati principalmente all'andamento del commercio internazionale ed alla crescita del GDP dei Paesi emergenti

### Rischi

- Rischio di fenomeni di congestione nel medio-lungo periodo in assenza di interventi di incremento della capacità
- Possibile competizione con l'Alta Velocità ferroviaria non in termini di traffico complessivo europeo, ma con possibili significativi fenomeni locali

## TPL E MOBILITÀ URBANA

### Punti di Forza

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

### Punti di Debolezza

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

### Opportunità

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

### Rischi

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

## 2. La strategia di intervento del Piano operativo

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 Piano Operativo FSC 2014-2020 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 primo luogo, al raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020, attraverso azioni ed interventi riferibili essenzialmente all'Obiettivo Tematico 7 dell'Accordo di partenariato *"Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete"*.

Il Piano risponde 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.

L'impostazione strategica del PO 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;
- 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 si ribadisce 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 PO, 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 crescenti<sup>10</sup>.

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 necessità di urgenti non rinviabili in merito soprattutto alle condizioni di sicurezza è quello delle dighe.

---

<sup>10</sup> Senato della Repubblica Commissione 8° Lavori pubblici, Intervento del Presidente dell’ANAS S.p.A., “L’andamento delle attività di investimento e di manutenzione sulla rete stradale di competenza e le prospettive di sviluppo dell’ANAS S.p.A.” 24 febbraio 2015.

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 D.L. 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.

Il Piano Operativo FSC 2014-2020 ha come **obiettivo strategico generale** 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.*

Nel contempo:

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

In particolare, gli **obiettivi specifici** che si intende perseguire con le linee di azione direttamente riferibili agli Assi tematici definiti dalla strategia del Piano Operativo, 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.

La struttura complessiva del Programma prevede:



a) l'individuazione di sei **Assi Tematici** di intervento:

- A. Interventi stradali
- B. Interventi nel settore ferroviario
- C. Interventi per il trasporto urbano e metropolitano
- D. Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente
- E. Altri interventi
- F. Rinnovo materiale del Trasporto Pubblico Locale – Piano Sicurezza ferroviaria.

b) la selezione di specifiche **linee di azione** che delineano e definiscono in maniera dettagliata il contesto operativo all'interno del quale realizzare gli interventi del Piano Operativo.

All'interno di ciascuna linea di azione sono declinati gli interventi, individuati a valle di un percorso di confronto e condivisione con le Regioni e con i Concessionari delle reti di infrastrutture stradali e ferroviarie, tenuto conto dei criteri di selezione delle operazioni indicati nell'ambito dei singoli Assi Tematici.

Nella strategia complessiva del Piano Operativo sono comunque privilegiati gli interventi in grado di rafforzare le condizioni di contesto dei singoli Assi tematici e di completare e/o valorizzare competenze, ruoli, esperienze e progettualità maturate nel corso dei precedenti cicli di programmazione e non ancora rese pienamente operative e funzionali.

In particolare, si ribadisce che il II Piano Operativo FSC 2014-20 si configura come strumento operativo ed attuativo delle strategie delineate nel Quadro generale di programmazione delle infrastrutture di trasporto dell'Allegato infrastrutture al DEF 2015, la cui ultima emissione ha ottenuto il parere favorevole di compatibilità ambientale VAS con Decreto MATTEM -MIBACT n. 251 del 23 settembre 2016 ed è stata approvata dal Consiglio dei Ministri il 27 ottobre 2016.

## 2.1. Assi tematici e azioni

### 2.1.1 Asse tematico A: Interventi stradali

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 chilometri, 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

Linee d'azione:

- 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

#### 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 che specifica l'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.

#### Quadro finanziario

Le risorse finanziarie FSC 2014-2020 a disposizione ammontano a 5.331,20 mln/€.

Linee di Azione	Risorse finanziarie (ML€)
1. Completamenti di itinerari già programmati	2.488,40
2. Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	2.590,80
3. Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	252,00
<b>TOTALE</b>	<b>5.331,20</b>

Di seguito si riportano gli interventi dell' Asse tematico A, per la cui descrizione di dettaglio si rimanda alle singole schede-intervento allegate al Piano.

In particolare, si rimanda alle schede intervento per quanto concerne:

- 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)

Soggetti attuatori:

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

#### Interventi

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
Piemonte	Completamenti di itinerari già programmati	Collegamento tra l' A4 (Torino - Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e l' A26 (Genova Voltri - Gravellona) in località Ghemme. Lotto 1 stralcio 2	124,7
Veneto	Completamenti di itinerari già programmati	SS 12 - Variante da Buttapietra Sud alla Tangenziale di Verona	1,5
Veneto	Completamenti di itinerari già programmati	SS 52 Lavori di realizzazione della galleria del Col Trondo.	55,00
Veneto	Completamenti di itinerari già programmati	Tang. VI - VE277 Completamento della Tangenziale di Vicenza - 2° 3° 4° stralcio	5,00
Emilia Romagna	Completamenti di itinerari già programmati	Nuova rotatoria su SS. 16 in Comune di S. Giovanni in Marignano (Rn)	0,6
Emilia Romagna	Completamenti di itinerari già programmati	Completamento viabilità di via Brenta in Comune di S.Giovanni in Marignano (RN)	0,9
Emilia Romagna	Completamenti di itinerari già programmati	1° e 2° lotto della Nuova Via Emilia tra Forlì tangenziale e Cesena secante con attraversamento dei Comuni di Forlimpopoli e Bertinoro	7,00
Toscana	Completamenti di itinerari già programmati	Sistema Tangenziale di Lucca - viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte e Moriano ed i caselli dell'autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est 2° stralcio	136,5
Umbria	Completamenti di itinerari già programmati	E78 Adeguamento Tratto umbro - Completamento	5,00

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
Lazio	Completamenti di itinerari già programmati	SS. 675 Civitavecchia-Orte (tratto Aurelia Cinelli, tralcio Monteromano Est-Cinelli)	200,00
Lazio	Completamenti di itinerari già programmati	SS 675 - Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte Tratta Monte Romano est - Civitavecchia	13,6
Abruzzo	Completamenti di itinerari già programmati	SS 80 - Tratta stradale Teramo - Mare: Variante alla SS 80 dalla A14 (Mosciano S. Angelo) alla SS 16 (Giulianova) - 4° Lotto	85,00
Abruzzo	Completamenti di itinerari già programmati	SS 16 - Prolungamento dell'Asse Attrezzato di Pescara	15,00
Campania	Completamenti di itinerari già programmati	SS 268 - Lavori di raddoppio da 2 a 4 corsie della statale dal km 19+550 al km 26+000 in corrispondenza dello svincolo di Angri 1° lotto, dal km 19+554 al km 23+100, Svincolo di Boscoreale compreso.	80,00
Campania	Completamenti di itinerari già programmati	SS 268 - Lavori di raddoppio da 2 a 4 corsie della statale dal km 19+550 al km 26+000 in corrispondenza dello svincolo di Angri 2° lotto dal km 23+100 al km 29+300 in corrispondenza allo svincolo di Angri	104,00
Campania	Completamenti di itinerari già programmati	SS 268 "del Vesuvio" - Lavori di costruzione del 3° tronco e del nuovo svincolo di Angri di innesto sulla A3 Napoli – Salerno	5,00
Campania	Completamenti di itinerari già programmati	Lavori di completamento funzionale dell'arteria in direzione Valle Caudina - S.S. n. 7 Appia - IV lotto ex VI lotto - completamento	9,3
Campania	Completamenti di itinerari già programmati	Lavori di completamento dell'arteria in direzione "Valle Caudina – SS. 7Appia" 3° lotto (ex 4° lotto) e bretella di collegamento alla SS. 7Appia - I stralcio funzionale	45,6

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
Campania	Completamenti di itinerari già programmati	Ex ss 87 var Completamento carreggiata Nord da Frattamaggiore ad Orta di Atella	30,00
Campania	Completamenti di itinerari già programmati	ex SS 447 "Pisciottana" - completamento	19,00
Campania	Completamenti di itinerari già programmati	Fondo valle Calore - completamento	15,00
Campania	Completamenti di itinerari già programmati	Strada a scorrimento veloce del Vallo di Lauro - III lotto completamento	38,00
Puglia	Completamenti di itinerari già programmati	SS 16 Tangenziale ovest Foggia. Recupero funzionale del tratto dal casello autostradale fino al km 684+000 - Lotto 3° (dal km 683+700 fino all'innesto con il 1° lotto della SS 16 Foggia - Cerignola)	44,00
Puglia	Completamenti di itinerari già programmati	SS 16 - Tangenziale ovest Foggia. Recupero funzionale del tratto dal casello autostradale fino al km 684+000 - Lotto 2° (dal casello autostradale fino al km 676+700)	87,5
Puglia	Completamenti di itinerari già programmati	SS 16 - Tangenziale ovest Foggia. Recupero funzionale del tratto dal casello autostradale fino al km 684+000 - Lotto 1° (dal km 676+700 al km 683+700)	54,8
Puglia	Completamenti di itinerari già programmati	Itinerario Bradanico-Salentino Tratto compreso tra la S.S.V. Taranto-Grottaglie e Manduria Lavori di completamento funzionale del tratto 3° - stralcio 2° e 3°	54,7
Puglia	Completamenti di itinerari già programmati	Itinerario Bradanico-Salentino. Ammodernamento del tronco Manduria - Lecce. Completamento funzionale della Variante di S. Pancrazio Salentino - Lotto 1° - 2° stralcio	50,4
Basilicata	Completamenti di itinerari già programmati	SS 407/RA 5 - Riqualific. RA 5 e SS 407 "Basentana" - Completamento	150,00

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
Calabria	Completamenti di itinerari già programmati	Svincolo di S. Mango d'Aquino: collegamento svincolo alla ss 18	15,00
Calabria	Completamenti di itinerari già programmati	Collegamento Svincolo Rosarno Porto di Gioia Tauro	10,00
Calabria	Completamenti di itinerari già programmati	SS 182 - Tronco 2°: Lavori di costruzione della variante alla SS 182 - Lotto unico da Vazzano a Vallelonga	128,5
Calabria	Completamenti di itinerari già programmati	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	40,00
Calabria	Completamenti di itinerari già programmati	Strada Longobucco - Mirto – Crosia – raccordo SS 106 V Lotto - Completamento lavori	21,80
Sicilia	Completamenti di itinerari già programmati	SS 626 - Lotto 7° e 8° e completamento tangenziale di Gela tra la SS 117 bis e la SS 626 (Caltanissetta - Gela): Lotto 8°	313,00
Sicilia	Completamenti di itinerari già programmati	Realizzazione della terza corsia sulla Tangenziale di Catania	4,00
Sicilia	Completamenti di itinerari già programmati	Realizzazione della terza corsia sulla Tangenziale di Catania	213,4
Sardegna	Completamenti di itinerari già programmati	Completamento ed adeguamento asse viario esistente SP. 93, collegamento del Porto Canale con il primo lotto nuova SS. 195	12,00
Sardegna	Completamenti di itinerari già programmati	Completamento itinerario Sassari-Olbia - Potenziamento messa in sicurezza SS 131 dal km 192+500 al km 209+500	54,60
Sardegna	Completamenti di itinerari già programmati	Completamento itinerario Cagliari-Pula SS 195 collegamento con la SS 130 e Aeroporto di Cagliari Elmas. Opera connessa Nord	61,00
Sardegna	Completamenti di itinerari già programmati	SS 127 - Completamento circonvallazione di Tempio	60,00
Sardegna	Completamenti di itinerari già programmati	SS 127 "Settentrionale sarda". Tratto Scala Ruja –Tempio. 1°	38,00

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
		lotto - 2° stralcio - parte A: tratto Scala Ruja – Fumosa e bretella di collegamento all'attuale SS127	
Sardegna	Completamenti di itinerari già programmati	SS 198 - Interventi di completamento e adeguamento tratta Sadali-Villanovatulo	30,00
Sardegna	Completamenti di itinerari già programmati	SS 130 - Interventi di completamento ed adeguamento svincoli tratta Cagliari-Decimomannu	50,00
Valle d'Aosta	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	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	2,00
Valle d'Aosta	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Rettifica planoaltimetrica e adeguamento della sede stradale (tipo C - D.M. 5/11/2001) dal km 56+000 al km 59+815	7,9
Lombardia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 38 - Variante da Colonno a Griante (Colonno - Sala Comacina - Ossuccio - Lenno - Mezzegra - Tremezzo - Griante)	120,00
Lombardia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 45 bis "Gardesana occidentale" opere di costruzione della galleria in variante tra il km 86+567 e il km 88+800, finalizzata a sottendere le attuali gallerie ogivali a sezione ristretta	70,00
Lombardia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 341 - MI534 Accessibilità Malpensa, Samarate -Novara	2,5
Lombardia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 39 - Variante est di Edolo	60,00
Lombardia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 12 Adattamento a ponte stradale del ponte ferroviario sul Po ad Ostiglia	20,00
FVG	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Galleria "Passo della Morte"	10,5
FVG	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Svincolo ospedale	5,5



Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
FVG	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 52bis - Ristrutturazione della statale: 1° Lotto funzionale tra il km 3+000 e il km 8+000 - Variante di Tolmezzo	33,00
Liguria	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 1 Nuova Aurelia - Variante alla SS 1 Aurelia in località Capo Noli	10,00
Liguria	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 1 "Nuova Aurelia" - Viabilità di Accesso all'Hub portuale di Savona - Svincolo di Margonara	42,5
Liguria	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	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	7,00
Emilia Romagna	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Interventi in Comune di Rimini finalizzati al miglioramento dei flussi di transito su infrastrutture statali e provinciali	11,9
Emilia Romagna	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Man. straordinaria strade comunali di montagna	7,00
Emilia Romagna	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Messa in sicurezza SP 35 all'interno del centro abitato di Sant'Andrea in Casale – fraz. Del Comune di San Clemente (Rn)- 1° stralcio	0,2
Emilia Romagna	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 45 Ammodernamento del tratto Rio Cernusca - Rivergaro	15,00
Emilia Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale Romagna	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Ripristino viabilità comunale in Comune di San Gemmano	0,2
Emilia Romagna	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Restauro Piazza Boccioni e nuova pavimentazione in Comune di Morciano	0,6
Emilia Romagna	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 9 – Variante all'abitato di Santa preliminare Giustina in	11,8

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
		comune di Rimini e rotatoria via Italia	
Emilia Romagna	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 67 adeguamento da Classe al Porto di Ravenna	20,00
Emilia Romagna	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Collegamento SS9 località S. Giovanni in Compito- casello A14 Valle del Rubicone	7,00
Toscana	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	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	50,00
Toscana	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 1 - Variante in comune di Massa 1° lotto (Canalmagro - Stazione)	22,00
Marche	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	E78 Grosseto Fano - Variante Urbana	114,00
Umbria	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 685 - Spoleto - Acquasparta: 1° Stralcio Madonna di Baiano - Fiorenzuola	1,00
Umbria	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	E78 Adeguamento Tratto umbro - I Stralcio e strada di accesso alla galleria della Guinza	76,00
Abruzzo	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Collegamento con porto di Ortona	15,00
Abruzzo	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 17 - AQ1 Antrudoco - Navelli-San Gregorio - S.Pio delle Camere	1,00
Abruzzo	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 17 - AQ1 Antrudoco - Navelli-San Gregorio - S.Pio delle Camere	80,60
Abruzzo	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 16 - Variante di Vasto (Casalbordino - San Salvo Marina	87,00
Molise	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Collegamento tra SS 85 Variante di Venafrò all'A1	5,00
Molise	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	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	1,5
Campania	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Programma d'intervento per il servizio di tipo metropolitano	100,00

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
		nell'Agro Nocerino - Sarnese	
Campania	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	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° stralcio dallo svincolo di Fratte (A3) allo svincolo di Baronissi compreso.	123
Campania	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Realizzazione di un collegamento veloce fra l'autostrada A3 "SA-RC (svincolo Contursi)" e l'autostrada A16 (svincolo Grottaminarda)	65,00
Campania	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SSV. Fondo Valle Tammaro – S.Croce del Sannio – Castelpagano - Colle S. (1° lotto) - I stralcio funzionale - II stralcio funzionale	24,2
Campania	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Variante alla SS 6 "Casilina" di circumvallazione Vairano Scalo - adeguamento funzionale di asse viario esistente	6,00
Campania	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Nuovo svincolo autostradale di Mignano Montelungo	15,00
Puglia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 7 Lavori di completamento del tronco Matera-Taranto: Lotto 1° Taranto-Massafra	65,5
Puglia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 89 - Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno - 1° stralcio	68,00
Puglia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 16 - Tratto Foggia S.Severo	1,5
Puglia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 16 - Tratto Foggia S.Severo	128,5
Puglia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 16 Variante - Antenna stradale Bari - Mola	250,00
Basilicata	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 658 - Potenza-Melfi 3° Stralcio	54,00

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
Basilicata	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Collegamento mediano Murgia - Pollino Matera - Ferrandina - Pisticci	67,00
Basilicata	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Collegamento mediano Murgia - Pollino Pisticci - Tursi - Valsinni 1° Stralcio	48,2
Calabria	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Svincolo di Mileto: collegamento svincolo con viabilità esistente - Paravati	20,00
Sicilia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 121 - Palermo - Agrigento - A19 Bolognetta - sezione tipo C1	346,9
Sicilia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 113 - Collegamento SS 113 - SS 119: Variante di Alcamo - I Stralcio	25,1
Sicilia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 115 - Variante nel tratto compreso fra lo svincolo di Vittoria Ovest e Comiso Sud	149,00
Sicilia	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	SS 115 - Realizzazione della rotatoria al km 134 con la S.P. 36 (comune di Caltabellotta)	1,2
Sardegna	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	Lavori di costruzione della circonvallazione di Olbia	78,2
Sardegna	Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	S.S. 128 - lotto 0, bivio Monastir - bivio Senorbi - 1° stralcio	36,8
Liguria	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	Ponte di Ceparana	10,00
Emilia Romagna	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	Nuova rotatoria tra la S.P. 13 di Campogalliano e S.C. Fornace in Comune di Campogalliano	0,4
Emilia Romagna	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	Tangenziale di Fogliano	5,00
Emilia Romagna	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	Riqualificazione di via Gardizza (SP 59) Conselice (RA)	3,00
Emilia Romagna	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare	Tangenziale sud di Formigine (Mo)	5,4

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
	orografia del territorio		
Emilia Romagna	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	SP467RMO Pedemontana- 4° stralcio 3° lotto - tratto Pedemontano nelle B: SP17- via Gualinga	4,00
Emilia Romagna	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	SP467RMO Pedemontana- 4° stralcio 4° lotto: via Pedemontano nelle Gualinga – via Montanara	7,9
Emilia Romagna	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	IV stralcio nuova viabilità Sud di Fidenza per il collegamento casello AI - SS9 Via Emilia - ospedale di Vaio – Salsomaggiore	1,00
Emilia Romagna	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	Nuovo collegamento SP 5 - zuccherificio Co.Pro.B. In comune di Minerbio e rotatorie su via Ronchi	2,00
Emilia Romagna	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	Riqualificazione ponte sul fiume Taro nei preliminari comuni di Parma, Noceto e Fontevivo	1,5
Lazio	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	Altri interventi stradali di interesse regionale	23,3
Campania	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	Realizzazione della Tangenziale delle aree interne - III lotto Roccabascerana - Altavilla Irpina	79,1
Sardegna	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	Collegamento Burcei - Sinnai - Maracalagonis - SS.125	29,40
Sardegna	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	SS 125 - Connessione tra SS 554 e la nuova SS 554	80,00
	<b>TOTALE</b>		<b>5331,2</b>

### 2.1.2. Asse tematico B: Interventi nel settore ferroviario

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 ed 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 inoltre un ruolo decisivo nella possibilità di trasferire flussi di traffico merci dalla strada verso modalità di trasporto più sostenibili.

Con riferimento allo sviluppo del *network passeggeri a medio-lungo raggio*, le strategie per il rilancio dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità door-to-door punteranno ad 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 mirati 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 alle linee che connettono il nord e il sud del Paese e con il resto d'Europa da parte delle zone di territorio più interne. Tali interventi possono consentire, anche mediante l'utilizzo di moderne soluzioni tecnologiche, l'innalzamento delle 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 ed ampliamento dei servizi negli impianti.

Gli investimenti sulla rete riguarderanno 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 Operativo FSC infrastrutture 2014-2020 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 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 che specifica l'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

Le risorse finanziarie FSC 2014-2020 a disposizione ammontano a 2.055,90 ml€



Linee di Azione	Risorse finanziarie (ML€)
1. Completamenti di itinerari già programmati	619,00
2. Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	1.369,10
3. Collegamenti con i nodi urbani e produttivi, anche di "ultimo miglio"	67,80
<b>TOTALE</b>	<b>2.055,90</b>

Di seguito si riportano gli interventi dell' Asse tematico A, per la cui descrizione di dettaglio si rimanda alle singole schede-intervento allegate al Piano.

In particolare, si rimanda alle schede intervento per quanto concerne:

-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)

Soggetti Attuatori:

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

## Interventi

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
Provincia Autonoma di Trento	Completamento itinerari già programmati	Elettrificazione linea Trento-Bassano	59,00
FVG	Completamento itinerari già programmati	Nodo di Udine (completamento)	1,00
Toscana	Completamento itinerari già programmati	Linea Empoli Siena. Raddoppio Empoli Granaiole ed elettrificazione	85,00
Lazio	Completamento itinerari già programmati	Metropolitana di Roma Linea C - Nodo di interscambio Pigneto	24,0
Sicilia	Completamento itinerari già programmati	Potenziamento Fiumetorto Lercara Friddi - Prima fase funzionale	350,00

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
Sicilia	Completamento itinerari già programmati	Chiusura anello ferroviario di Palermo tratta Giachery-Politeama-Notarbartolo	100,00
Piemonte	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Piano Regolatore Generale (PRG) di Orbassano	13
Piemonte	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Velocizzazione e soppressione PPLL linea Chivasso -Ivrea - Quincinetto	5
Piemonte	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Soppressione PPLL linea SFM2 Torino-Pinerolo	5
Piemonte	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Nodo di Novara - interconnessione tra bretella merci di Vignale-Boschetto e linea FNM Novara-Seregno	7,5
Piemonte	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Adeguamento a modulo stazione di Rivalta e collegamento diretto con terminal	9,5
Veneto	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Ripristino della linea ferroviaria "del Bivi" a ridosso della cintura di Mestre per l'estromissione del traffico merci dal nodo di Mestre	110,00
Provincia autonoma di Bolzano	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Variante di Riga	49,0
Marche	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Nodo di Falconara	1,00
Marche	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Elettificazione Civitanova Macerata Albacina	39,00
Umbria	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Potenziamento della linea Foligno-Perugia-Terontola (prima fase)	32,00
Lazio	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Ferrovia Campoleone-Nettuno (tratta Campoleone Aprilia)	15,00
Molise	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Variante proposta dalla Regione Molise per l'ottimizzazione urbanistica e territoriale del tracciato tra km 1+940 (lotto 2 Termoli-Campomarino) e 8+298	150,00

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
		(lotto 3 Campomarino-Ripalta)	
Campania	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Nodo complesso in corrispondenza della stazione FS di Salerno Centrale	25,00
Campania	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Nodo complesso in corrispondenza del sito archeologico di Pompei	30,6
Campania	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Potenziamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia	20,00
Campania	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Passante ferroviario di Napoli - adeguamento tecnologie	14,00
Campania	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Adeguamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia.	10,00
Campania	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	ACC Napoli-Salerno linea a monte del Vesuvio	10,00
Campania	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Upgrading BcA Benevento-Avellino, Caserta-Benevento e Vairano-Venafro	2,5
Campania	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Upgrade sistemi informazione al pubblico (IaP) passante	7,5
Campania	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Miglioramento accessibilità passante (sottopassi, marciapiedi, pensiline, ascensori)	5,00
Lazio	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Adeguamento prestazionale linee Roma-Napoli via Formia e via Cassino (Sagoma PC80)	10,00
Puglia	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Elettrificazione Barletta-Canosa	26,00
Puglia	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Raccordo ferroviario nuova stazione elementare "Brindisi Intermodale_direzione nord	25,00
Puglia	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Potenziamento della linea Altamura-Matera	44,00
Calabria	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Variante Settingiano-Lamezia Terme	307,00

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
Calabria	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Adeguamento, messa in sicurezza e velocizzazione linea Cosenza - Catanzaro (FdC)	53,5
Sicilia	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	34,0
Sicilia	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	Interramento della linea ferroviaria Catania Siracusa per allungamento pista aeroporto di Catania	235,00
Sardegna	Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia	S.Gavino-Sassari-Olbia	74,00
FVG	Collegamenti con i nodi urbani e produttivi, anche di "ultimo miglio	Sistemazione del nodo ferroviario di Trieste 2 fase interventi di adduzione al Porto di Trieste	17,00
Liguria	Collegamenti con i nodi urbani e produttivi, anche di "ultimo miglio	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova (fermate di Erzelli/Aeroporto, Cornigliano Est e PRG di Sestri Ponente)	0,8
Puglia	Collegamenti con i nodi urbani e produttivi, anche di "ultimo miglio"	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia con tecnologia treno_tram	50,00
	<b>TOTALE</b>		<b>2.055,90</b>

### 2.1.3 Asse tematico C: Interventi per il trasporto urbano e metropolitano

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.

E' 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 quello 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).

E' 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 Piano Operativo FSC infrastrutture 2014-2020 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, con le seguenti linee di attività:

Linee di azione:

- Interventi per il miglioramento 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.

### 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, che specifica l'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**

**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;

### Quadro finanziario

Le risorse finanziarie FSC 2014-2020 a disposizione ammontano a 1.218,22 mln/€.

Linee di Azione	Risorse finanziarie (ML€)
1. Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	1.218,22
<b>TOTALE</b>	<b>1.218,22</b>

Di seguito si riportano gli interventi dell' Asse tematico C, per la cui descrizione di dettaglio si rimanda alle singole schede-intervento allegate al Piano.

In particolare, si rimanda alle schede intervento per quanto concerne:

- 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)

Soggetti attuatori:

Enti locali e Amministrazioni pubbliche, Società pubbliche e/o private concessionarie di servizi

pubblici, come indicato nelle singole schede-intervento.

## Interventi

Regione	Linea d'Azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
Piemonte	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	Linea 1 Tratta Lingotto Bengasi con 2 nuove stazioni + materiale rotabile	28,9
Piemonte	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	Linea 1 Tratta Collegno-Cascine Vica con 4 nuove stazioni	33,7
Lombardia	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	Metropolitana M1 Sesto FS - Monza Bettola	23,3
Lombardia	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	Metrotranvia Milano - Limbiate 1° lotto	59,0
Lombardia	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	Milano - Linea metropolitana M4 - reintegro taglio finanziamenti da 172,2 a 154,5	17,7
Lombardia	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	Brescia - Linea metropolitana - reintegro taglio finanziamenti	4,0
Emilia Romagna	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	Completamento del servizio ferroviario metropolitano e filoviarizzazione delle linee portanti del Trasporto pubblico locale/Interramento ferrovia Bologna-Portomaggiore nel Comune di Bologna	41,5
Umbria	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	Potenziamento e ammodernamento Ferrovia Centrale Umbra	51,00
Lazio	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	Ferrovia Roma - Lido.	180,00
Lazio	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e	Ferrovia Roma Viterbo (tratta Riano-	154,00



Regione	Linea d'Azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
	metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	Morlupo)	
Campania	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	Metropolitana di Napoli - Linea 1 - Completamento della tratta Dante - Garibaldi - CDN	128,9
Campania	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	Metropolitana di Napoli - Linea 6 - Completamento della tratta Mergellina- Municipio	114,8
Campania	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	Interventi di compatibilità urbana della linea ferroviaria nel territorio di Pompei	35,77
Campania	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari	Ferrovia Circumflegrea. Tratta Soccavo-Traiano-Pianura. Risanamento statico della vecchia Galleria Camaldoli - Adeguamento impiantistico ed opere complementari	12,35
Puglia	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari	prolungamento tratta metropolitana Bari - San Paolo fino a stazione "delle Regioni"	36,00
Sicilia	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari	Tratta Nesima - Miserbianco centro	40,00
Sardegna	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari	Interventi su metro Cagliari e Sassari - vari lotti	97,50
Valle d'Aosta	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari	Acquisto di tre treni bimodali	24,00
Piemonte	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari	Linea 1 Lingotto-Bengasi: (ulteriori 4 treni)	28,6
Piemonte	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari	Linea 1 Tratta Collegno-Cascine Vica 8 treni	57,2

Regione	Linea d'Azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
Puglia	Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari	Materiale rotabile ferrovie concesse	50,00
	<b>TOTALE</b>		<b>1.218,22</b>

#### 2.1.4. Asse tematico D: Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente.

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 programmati, 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 ed applicare misure volte ad assicurare la sicurezza stradale e la conseguente, riduzione dell'incidentalità, attraverso il miglioramento le condizioni di sicurezza della rete ed eliminando i cosiddetti "punti neri", in linea con il decreto legislativo 35/2011 sulla gestione della sicurezza stradale;
- il miglioramento del traffico al fine di migliorare le condizioni di circolazione e ridurre conseguentemente l'incidentalità della rete;
- la messa in sicurezza della rete stradale da frane e rischio idraulico al fine di evitare interruzioni del servizio.

Il Piano Operativo FSC infrastrutture 2014-2020 contribuisce a dare attuazione ai suddetti indirizzi strategici, attraverso le seguenti linee di attività:

#### Linee di azione:

- 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.

Per quanto concerne le dighe, in assenza di interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza la situazione sta pertanto evolvendo verso 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 a riduzione delle piene.

In alcuni casi inoltre il perdurare da decenni dell'esercizio sperimentale prefigura, di fatto, una irregolare 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 (sicurezza, risorse idriche, ambiente, occupazione)

#### Linee di azione:

- interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe

#### 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 che specifica l’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 livello di sicurezza dell'infrastruttura, con riguardo alla manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di infrastrutture ferroviarie, stradali e dighe;

#### Quadro finanziario

Le risorse finanziarie FSC 2014-2020 a disposizione ammontano a 1.318,20 mln/€.

Linee di Azione	Risorse finanziarie (ML€)
1.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;	738,50
2. completamento di itinerari a fronte dei quali sono stati avviati nel passato rilevanti interventi di adeguamento e messa in sicurezza;	260,70
3 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.	22,00
4.interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	293,93
<b>TOTALE</b>	<b>1315,13</b>

Di seguito si riportano gli interventi dell' Asse tematico D, per la cui descrizione di dettaglio si rimanda alle singole schede-intervento allegate al Piano.

In particolare, si rimanda alle schede intervento per quanto concerne:

- 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.

#### Soggetti attuatori:

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

## Interventi

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
<b>Settore Stradale</b>			
Piemonte	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;	Interventi per la messa in sicurezza delle strade provinciali	45,00
Veneto	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;	SS 47 Messa in sicurezza e adeguamento tratti SS 47 "Valsugana" tra Pove del Grappa e San Nazario	8,0
Emilia Romagna	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;	SP72 PR Parma-Mezzani "Via Burla" - interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	3,0
Emilia Romagna	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	Ripristino ponte sul Po Giuseppe Verdi	1,00
Emilia Romagna	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;	SS 16 messa in sicurezza nell'abitato di Rimini	7,9
Campania	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;	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica – Viabilità costiera Pozzuoli - I stralcio	6,0
Campania	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;	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica – Viabilità costiera Pozzuoli - II stralcio	37,0
Campania	interventi di adeguamento e manutenzione	Piano Intermodale dell'Area Flegrea.	25,8

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
	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;	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	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;	Programma per la messa in sicurezza delle reti stradali provinciali e comunali - I fase	235,0
Puglia	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;	SS 16 - Bari-Brindisi-Lecce - Riqualificazione tratte prioritarie	250,0
Sicilia	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	SS 121 - Sistemazione dello svincolo di Paternò	1,8
Calabria	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;	SS 106 Jonica - Tratto Crotone (Bivio Passo Vecchio) Km 256+000 - Sibari km 329+000 -Messa in sicurezza- adeguamento in sede - 2° tronco (Cirò - Calopezzati dal km 290+200 al km 309+200)	80,00
Calabria	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;	Manutenzione e messa in sicurezza dal km 238+000 (Aeroporto S. Anna) al km 241+700 (sv. Papanice)	25,00
Calabria	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;	Adeguamento e messa in sicurezza del tratto esistente della SS 105 di accesso allo svincolo autostradale A3 con abitato di Castrovillari	6,00
Calabria	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	Messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della ex SS 112 nel tratto dell'abitato di S. Eufemia d'Aspromonte al bivio Solano	7,00

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
	opere d'arte principali;		
Campania	completamento di itinerari a fronte dei quali sono stati avviati nel passato rilevanti interventi di adeguamento e messa in sicurezza;	Programma per il completamento, il riarmaggiamento e la messa in sicurezza delle rete stradale di supporto alle attività turistiche dei litorali campani (area domitiana, flegrea, salernitana, cilentana) - I fase	80,0
Campania	completamento di itinerari a fronte dei quali sono stati avviati nel passato rilevanti interventi di adeguamento e messa in sicurezza;	Programma per il completamento, il riarmaggiamento e la messa in sicurezza delle rete stradale a servizio dei 5 Consorzi ASI regionali - I fase	50,0
Campania	completamento di itinerari a fronte dei quali sono stati avviati nel passato rilevanti interventi di adeguamento e messa in sicurezza;	Programma per il completamento, il riarmaggiamento e la rifunionalizzazione delle infrastrutture per la mobilità interferite dal corridoio ferroviario AV/AC Napoli - Bari - I fase	50,0
Calabria	completamento di itinerari a fronte dei quali sono stati avviati nel passato rilevanti interventi di adeguamento e messa in sicurezza;	SS 106 Jonica (tracciato esistente) - Tratta Crotone (Bivio Passovecchio) km 256+000 - Sibari km 329+000 - Messa in sicurezza – adeguamento in sede – III tronco (Gabella Cirò dal Km 256+00 al km 290+200)	80,70
Toscana	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.	SS 1 - Comune di Orbetello - 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	10,00
Molise	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	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	12,00
<b>Totale settore stradale</b>			<b>1.021,20</b>
<b>Dighe</b>			
Piemonte	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Lavagnina Inferiore - miglioramento sicurezza idraulica	1,0
Friuli	interventi di manutenzione straordinaria e	Diga Ravedis - manutenzione	1,0



Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
Venezia Giulia	messa in sicurezza dighe	straordinaria scarichi	
Liguria	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Lago Lavezze - miglioramento sicurezza statica ed idraulica	1,0
Liguria	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Lago Lungo - miglioramento sicurezza statica ed idraulica	9,0
Emilia Romagna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Crostolo - strumentazione controllo indagini geot.strut. manutenzione straordinaria scarichi	2,0
Emilia Romagna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Panaro - strumentazione controllo indagini geot.strut.	1,5
Emilia Romagna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Parma - strumentazione controllo	0,5
Emilia Romagna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Mondaino - strumentazione di controllo manutenzione straordinaria impianti	0,5
Emilia Romagna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Rubiera - strumentazione controllo indagini geot.strut.	1,5
Toscana	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Cerventosa - consolidamento corpo diga	2,0
Toscana	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Marsiliana - miglioramento sicurezza idraulica	0,8
Toscana	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Giudea a Gello - rifacimento corpo diga	5,0
Toscana	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Montedoglio-adeguamento strutturale	2,0
Toscana	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Drove di Cepparello - manutenzione straordinaria scarichi	2,0
Marche	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga San Ruffino - manutenzione straordinaria sistema di tenuta	1,0
Marche	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Comunanza - strumentazione controllo	0,5
Marche	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Castreccioni - manutenzione straordinaria sistema tenuta strumentazione controllo	1,0
Marche	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Mercatale - manutenzione straordinaria scarichi	3,0
Umbria	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga San Felice di Giano - miglioramento sicurezza idraulica	1,0
Lazio	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Elvella - manutenzione straordinaria impianti adeguamento	2,0

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
		scarichi	
Lazio	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Fosso del Prete - manutenzione straordinaria impianti strumentazione controllo	0,5
Lazio	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Madonna delle Mosse - manutenzione straordinaria sistema tenuta e scarichi	2,0
Molise	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Ponte Liscione - manutenzione straordinaria scarichi	4,0
Molise	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Arcichiaro - manutenzione straordinaria sistema tenuta	6,0
Molise	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Ripa Spaccata - adeguamento scarichi	5,0
Molise	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Chiauci - sistemazione versante manutenzione impianti	5,0
Campania	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Persano - adeguamento scarichi	4,0
Campania	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Conza - manutenzione straordinaria scarichi rivalutazione sismica	2,0
Campania	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Campolattaro - opere di completamento (derivazione)	20,0
Campania	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Ponte Annibale - adeguamento scarichi	1,5
Campania	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga San Giovanni Corrente - manutenzione straordinaria impianti	1,0
Campania	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Macchioni - strumentazione controllo	0,5
Puglia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Altamura - realizzazione derivazione strumentazione controllo	5,0
Puglia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Serra del Corvo - manutenzione straordinaria scarichi	0,5
Puglia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Monte Melillo - manutenzione straordinaria pozzo, scarichi strumentazione controllo	1,5
Puglia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Pappadai - ripristino collegamento idrico	2,0
Puglia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Occhito- manutenzione straordinaria scarichi	1,5
Basilicata	interventi di manutenzione straordinaria e	Diga Marsico nuovo - manutenzione	3,5

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
	messa in sicurezza dighe	straordinaria sistema di tenuta strumentazione controllo rivalutazione sismica	
Basilicata	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Acerenza - strumentazione controllo ripristino collegamento idr. Diga Genzano	4,0
Basilicata	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Pertusillo - manutenzione straordinaria paramento valle rivalutazione sismica	1,5
Basilicata	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Monte Cotugno - manutenzione straordinaria sistema di tenuta	5,0
Basilicata	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Abate Olonia - studi risanamento dissesto corpo diga e interventi preliminari	1,0
Basilicata	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Camastra - manutenzione straordinaria scarichi rivalutazione sismica	1,5
Basilicata	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Genzano - manutenzione straordinaria impianti	1,5
Basilicata	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Saetta - rivalutazione sismica manutenzione straordinaria impianti	2,5
Basilicata	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Toppo di Francia - manutenzione straordinaria scarichi e impianti strumentazione controllo	1,5
Calabria	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Timpa di Pantaleo - manutenzione straordinaria pozzo manovra	3,5
Calabria	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Tarsia - manutenzione straordinaria scarichi strumentazione controllo rivalutazione sismica	1,0
Calabria	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Menta - rivalutazione sismica	0,2
Calabria	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Farneto del Principe - rivalutazione sismica	0,2
Calabria	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Vasca S. Anna - manutenzione straordinaria impianti strumentazione controllo	0,5
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Pozzillo - manutenzione straordinaria scarichi	15,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Comunelli - manutenzione straordinaria scarichi manutenzione controllo	5,0

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Gibbesi - manutenzione straordinaria scarichi e impianti	1,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Rossella - sistemazione versante consolidamento diga	10,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Villarosa - manutenzione straordinaria scarichi	1,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Arancio - manutenzione straordinaria scarichi	1,5
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Rosamarina - stabilizzazione versante manutenzione straordinaria sistema tenuta e drenaggio	8,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga San Giovanni - manutenzione straordinaria sistema tenuta	1,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Sciaguana - sistemazioni sponde a valle manutenzione straordinaria scarichi	1,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Furore - manutenzione straordinaria impianti e opere accessorie	1,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Lentini - manutenzione straordinaria scarichi e impianti rivalutazione sismica	3,5
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Don Sturzo - manutenzione straordinaria scarichi	1,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Poma - manutenzione straordinaria scarichi	0,5
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Zaffarana - manutenzione straordinaria scarichi	1,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Santa Rosalia - rivalutazione sismica	0,5
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Laghetto Gorgo - manutenzione straordinaria sistema di tenuta	1,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Castello - manutenzione straordinaria scarichi risanamento opere in cls	2,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Paino del Leone - manutenzione straordinaria scarichi	0,5
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Trinità - manutenzione straordinaria scarichi e sistema tenuta	3,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e	Diga Cimia - strumentazione controllo manutenzione	2,0

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
	messa in sicurezza dighe	straordinaria diga	
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Disueri - consolidamento sponda sinistra manutenzione straordinaria scarichi	20,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Olivo - manutenzione straordinaria scarichi e sistema tenuta	20,0
Sicilia	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Garcia - sistemazione coronamento strumentazione controllo	1,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Rio Mannu Pattada - manutenzione straordinaria sistema tenuta e drenaggioconsolidamento strutt.	5,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga La Maddalena - strumentazione controllo	0,5
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Govossai - consolidamento strutturale strumentazione controllo	4,5
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Rio Olai - manutenzione straordinaria sistema tenuta e scarichi	4,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Monte Pranu - manutenzione straordinaria scarichi manutenzione straordinaria dighe sec.	1,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Monti di Deu - Opere di completamento e derivazione	2,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Alto Temo - manutenzione straordinaria impianti e scarichi	1,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Simbirizzi - sistemazioni sponde	1,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Bosa - completamento interventi scarichi	5,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Cantoniera - consolidamento strutturale conci laterali	7,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Corongiu II - completamento interventi scarichi	0,5
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Maccheronis - adeguamenti progetto di ampliamento	5,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Cuga - miglioramento della sicurezza idraulica	0,5
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e	Diga Carru Segau - manutenzione	0,0

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
	messa in sicurezza dighe	straordinaria sistema tenuta	
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Medau Zirimilis - manutenzione straordinaria sistema tenuta	8,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Rio Torrei - manutenzione straordinaria sistema drenaggio	0,5
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Punta Gennarta - sistemazione versante e manutenzione straordinaria opere accessorie	1,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Nuraghe Arrubiu - manutenzione straordinaria opere accessorie sistemazione versante	6,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Nuraghe Pranu Antoni - manutenzione straordinaria impianti e scarichi	0,5
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Santa Lucia - manutenzione straordinaria impianti e scarichi	0,5
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Liscia - manutenzione straordinaria impianti e scarichi sistemazione versante	2,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Rio Coxinas - dismissione	1,0
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Pedra e Othoni - manutenzione straordinaria sistema tenuta	0,5
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Caprera - manutenzione straordinaria sistema tenuta	0,5
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Minghetti - manutenzione straordinaria scarichi sistemazione versante	0,5
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Bunnari Bassa - progetto per il risanamento	7,4
Sardegna	interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	Diga Bidighinzu - manutenzione straordinaria sistema drenaggio	0,3
<b>Totale dighe</b>			<b>293,30</b>
<b>TOTALE</b>			<b>1.315,13</b>

### 2.1.5 Asse tematico E: Altri interventi

Nel Piano stati inseriti alcuni interventi che, pur non riconducibili - essenzialmente per ragioni di omogeneità - agli assi precedenti, concorrono allo stesso modo al perseguimento degli obiettivi generali e specifici.

Le rispettive linee d'azione riguardano la sicurezza delle infrastrutture, la mobilità multimodale e sostenibile in ambito regionale ed in ambito urbano, l'accessibilità ai nodi urbani, il rafforzamento dei collegamenti dei nodi secondari alla rete TEN-T per le isole maggiori.

#### 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 che specifica l'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 - ed 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;

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

### *Quadro finanziario*

Le risorse finanziarie FSC 2014-2020 a disposizione ammontano a 280,00 mln/€.

Di seguito si riportano gli interventi dell' Asse tematico E, per la cui descrizione di dettaglio si rimanda alle singole schede-intervento allegate al Piano.

In particolare, si rimanda alle schede intervento per quanto concerne:

- 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)

Di seguito vengono elencati gli interventi e le relative linee d'azione



## Interventi

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse (ML€)
Emilia Romagna	Miglioramento sicurezza infrastrutture	Aeroporto di Parma interventi sulle strutture	12,00
Emilia Romagna	Promuovere la mobilità sostenibile in ambito urbano	Realizzazione di ciclovie di interesse regionale	10,00
Emilia Romagna	Favorire l'accessibilità da e per i nodi urbani	Interventi di rigenerazione urbana	30,00
Campania	Miglioramento della mobilità multimodale in ambito regionale ed urbano	Fondo per la progettazione di interventi sui sistemi di mobilità	40,00
Campania	Miglioramento della mobilità sostenibile in ambito urbano	Interventi per il sistema di mobilità del litorale domizio	35,00
Campania	Miglioramento sicurezza infrastrutture	Programma di messa in sicurezza e potenziamento dei porti regionali	20,00
Campania	Miglioramento della mobilità multimodale in ambito regionale ed urbano	Infrastrutture per la mobilità a supporto delle Universiadi	13,00
Sicilia	Rafforzamento dei collegamenti dei nodi secondari alla rete TEN-T	Continuità territoriale Sicilia	30,00
Sardegna	Rafforzamento dei collegamenti dei nodi secondari alla rete TEN-T	Continuità territoriale Sardegna	90,00
	<b>TOTALE</b>		<b>280,00</b>

Soggetti attuatori:

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

### 2.1.6 Asse tematico F: Rinnovo materiale Trasporto Pubblico Locale – Piano Sicurezza ferroviaria

L'asse tematico F è dedicato 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 comunque un più basso livello di viaggiatori-km, soprattutto rispetto al periodo precedente al 2008, in cui i valori dei viaggiatori-km erano superiori 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 invece 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. Contemporaneamente, però 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, invece, 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 invece dal 98% del 2008 al 97,4% del 2014.

Inoltre, deve rilevarsi che nel 2014, il numero di lavoratori, scolari e studenti di 3 anni 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%. Mentre nelle regioni del Nord, però l'indice di utilizzazione 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 utilizzazione 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 a fine del 2014 di 2.078 mezzi di trazione (di cui 1.405 elettrici), 6.529 carrozze e da 19.627 carri per il trasporto merci. Inoltre, il parco rotabile di Trenitalia comprendeva anche 1.222 mezzi leggeri elettrici e diesel e 437 complessi di cui 112 elettrotreni per il servizio di alta velocità. La consistenza del parco rotabile, ha subito una riduzione negli ultimi anni. Ne 2008, infatti, i mezzi di trazione erano pari a 3.070 e le carrozze viaggiatori erano pari a 7.614 unità.

Il materiale rotabile dell'insieme di piccole e medie imprese ferroviarie e 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 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.

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 ad 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

Territorio di riferimento	Indicatore di risultato (IR)	Fonte (IR)	Anno baseline	Baseline	Target al 2023
Italia	Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario	Istat	2014	5,2%	5,4%
Italia	Grado di soddisfazione dei passeggeri a livello regionale per genere	Istat	2014	50,6%	52,2%

#### Linee d'azione:

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 ed il miglioramento del servizio di trasporto pubblico attraverso interventi infrastrutturali, interventi tecnologici e interventi di rinnovo del materiale rotabile.

L'azione, in particolare, sosterrà 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, entro il 30 aprile 2017, ai fini dell'accesso alle risorse di tale azione, dovrà presentare un piano di investimento, riferito all'acquisto di treni diesel e elettrici, in composizione bloccata, a 4/5 carrozze, DMU ed EMU a media ed 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 per il 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:** 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 dovranno essere rispettati nella selezione dei progetti sono:

- l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti dovrà avvenire entro il 31 dicembre 2019, pena la revoca delle risorse;
- Il materiale rotabile sarà 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 dovranno essere cofinanziati (minimo 40%);
- Il materiale rotabile dovrà rispettare le norme UE e nazionali in materia di emissioni;
- Il materiale rotabile sarà di proprietà dell'amministrazione pubblica ovvero di un soggetto terzo, laddove ricorra un vincolo di reversibilità all'amministrazione pubblica istituzionalmente competente per il servizio, ovvero ai nuovi soggetti aggiudicatari del servizio, previo riscatto dell'eventuale quota residua di ammortamento del soggetto terzo stesso, o, nei casi di cui al punto 1 della misura 5 dell'allegato A alla deliberazione n.49 del 2015 dell'Autorità di regolazione dei trasporti, del valore di subentro di cui al punto 4 della medesima misura.

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

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

## Dotazione finanziaria

La dotazione finanziaria è pari a 800.000.000 euro e tiene conto per la ripartizione territoriale della chiave di riparto percentuale del Fondo di Sviluppo e Coesione definita dalla legge di stabilità 2014 (legge n. 147/2013), destinando l'80% della dotazione alle aree del Mezzogiorno e il 20% alle aree del Centro-Nord; tale driver di riparto risulta coerente con l'esigenza di rinnovare il materiale rotabile in esercizio tenuto conto dell'effettiva vetustà dello stesso.

Territorio di riferimento	Regione/Provincia Autonoma	% Attribuita	Importo
Centro Nord	Emilia Romagna	1,912%	15.296.000
Centro Nord	Friuli Venezia Giulia	0,680%	5.440.000
Centro Nord	Lazio	3,078%	24.624.000
Centro Nord	Liguria	0,878%	7.024.000
Centro Nord	Lombardia	3,642%	29.136.000
Centro Nord	Marche	1,036%	8.288.000
Centro Nord	P.A. Bolzano	0,462%	3.696.000
Centro Nord	P.A. Trento	0,310%	2.480.000
Centro Nord	Piemonte	2,582%	20.656.000
Centro Nord	Toscana	2,202%	17.616.000
Centro Nord	Umbria	0,836%	6.688.000
Centro Nord	Valle d'Aosta	0,174%	1.392.000
Centro Nord	Veneto	2,208%	17.664.000
	<b>Subtotale Centro Nord</b>	<b>20,000%</b>	<b>160.000.000</b>
Mezzogiorno	Abruzzo	3,840%	30.720.000
Mezzogiorno	Molise	1,928%	15.424.000
Mezzogiorno	Campania	19,128%	153.024.000
Mezzogiorno	Puglia	14,256%	114.048.000
Mezzogiorno	Basilicata	3,504%	28.032.000
Mezzogiorno	Calabria	8,248%	65.984.000
Mezzogiorno	Sicilia	20,544%	164.352.000
Mezzogiorno	Sardegna	8,552%	68.416.000
Mezzogiorno	<b>Subtotale Mezzogiorno</b>	<b>80,000%</b>	<b>640.000.000</b>
	<b>Totale</b>	<b>100,000%</b>	<b>800.000.000</b>

Conformemente a quanto stabilito dalla delibera CIPE 25 del 10 agosto 2016, il trasferimento delle risorse in favore dei beneficiari avverrà con le seguenti modalità:

- anticipazione pari al 10% dell'importo assegnato a ciascun intervento;
- pagamenti intermedi sino all'85% dell'importo assegnato a ciascun intervento, a titolo di rimborso delle spese effettivamente sostenute dai beneficiari;
- saldo del 5% per ciascun intervento a seguito della domanda finale di pagamento, corredata dall'attestazione di chiusura dell'intervento, in relazione all'acquisto dei mezzi ed alla messa in esercizio degli stessi.

L'erogazione delle risorse, inoltre, sarà 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.

Indicatore di realizzazione con quantificazione al target di fine programma

<i>Territorio di riferimento</i>	<i>Indicatore di realizzazione</i>	<i>Unità di misura</i>	<i>Target al 2023</i>
<b>Italia</b>	Unità di beni acquistati (materiale rotabile)	<i>n.</i>	<b>140</b>

### Cronoprogramma di attuazione

Con riferimento alle procedure amministrative, si prevede che le stesse siano espletate entro il 2017, mentre la realizzazione delle attività previste dall'azione saranno concluse entro il 2021.

<i>Territorio di riferimento</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>
<b>Italia</b>										

Conformemente a quanto previsto dalla delibera CIPE 25 del 10 agosto 2016, le obbligazioni giuridicamente vincolanti dovranno essere assunte entro il termine ultimo del 31 dicembre 2019.

### Cronoprogramma della spesa

Si prevede che le spese saranno effettuate con la seguente tempistica:

<i>Territorio di riferimento</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>
<b>Italia</b>					100	200	300	200		

### Ammissibilità della spesa

Conformemente a quanto previsto dalla delibera CIPE 25 del 10 agosto 2016, sono ammissibili tutte le spese che:

- siano state assunte con procedure coerenti con le norme comunitarie, nazionali, regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile (in particolare con riferimento alle norme
- in materia di appalti pubblici, regimi di aiuto, concorrenza, ambiente);
- siano state temporalmente assunte nel periodo di validità dell'intervento;
- siano effettive e comprovabili, ossia corrispondenti ai documenti attestanti la spesa ed ai relativi pagamenti effettuati;
- siano pertinenti ed imputabili con certezza all'intervento finanziato.

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: il numero dei posti-km tiene conto, infatti, 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, sulla 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 di sostegno alla 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 ed in particolare dell'automobile che è stata scelta dal 68,3% degli occupati per recarsi sul luogo di lavoro, e dal 36,0% 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 CO<sub>2</sub>. 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.

Territorio di riferimento	Indicatore di risultato (IR)	Fonte (IR)	Anno baseline	Baseline	Target al 2023
<b>Italia</b>	Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte degli utenti (studenti, scolari, occupati, ecc.)	ISTAT	2014	20,3%	25%
<b>Italia</b>	Emissione di gas da effetto serra da trasporti stradali	ISTAT	2010	108.678.398	<b>75.000.000</b>

#### Linee d'azione: Rinnovo del materiale rotabile

Attraverso tale azione si intende favorire un trasferimento di parte dell'utenza dal mezzo a 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, dovrà presentare, entro il 30 aprile 2017, 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 per il 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 dovranno essere di proprietà dell'amministrazione pubblica ovvero di un soggetto terzo, titolare di contratto di servizio, laddove ricorra un vincolo di reversibilità all'amministrazione pubblica istituzionalmente competente per il servizio, ovvero ai nuovi soggetti aggiudicatari del servizio, previo riscatto dell'eventuale quota residua di ammortamento del soggetto terzo stesso, o, nei casi di cui al punto 1 della misura 5 dell'allegato A alla deliberazione n.49 del 2015 dell'Autorità di regolazione dei trasporti, del valore di subentro di cui al punto 4 della medesima misura.

**Beneficiari:** regioni, enti locali, concessionari dei servizi pubblici

**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 con le 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 2019, 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;
- cofinanziamento da parte dei beneficiari (almeno il 40%).

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;

### **Dotazione finanziaria**

La dotazione finanziaria dell'azione 4.6.2 è pari a 200.000.000 euro e tiene conto per la ripartizione territoriale della chiave di riparto percentuale del Fondo di Sviluppo e Coesione definita dalla legge di stabilità 2014 (legge n.147/2013) destinando l'80% della dotazione alle aree del Mezzogiorno e il 20% alle aree del Centro-Nord; tale driver di riparto risulta coerente con l'esigenza di rinnovare il parco autobus in esercizio tenuto conto dell'effettiva vetustà dello stesso.

<b>Territorio di riferimento</b>	<b>Regione/Provincia Autonoma</b>	<b>% Attribuita</b>	<b>Importo</b>
<b>Centro Nord</b>	Emilia Romagna	1,912%	<b>3.824.000</b>
<b>Centro Nord</b>	Friuli Venezia Giulia	0,680%	<b>1.360.000</b>
<b>Centro Nord</b>	Lazio	3,078%	<b>6.156.000</b>
<b>Centro Nord</b>	Liguria	0,878%	<b>1.756.000</b>
<b>Centro Nord</b>	Lombardia	3,642%	<b>7.284.000</b>
<b>Centro Nord</b>	Marche	1,036%	<b>2.072.000</b>
<b>Centro Nord</b>	P.A. Bolzano	0,462%	<b>924.000</b>
<b>Centro Nord</b>	P.A. Trento	0,310%	<b>620.000</b>
<b>Centro Nord</b>	Piemonte	2,582%	<b>5.164.000</b>
<b>Centro Nord</b>	Toscana	2,202%	<b>4.404.000</b>
<b>Centro Nord</b>	Umbria	0,836%	<b>1.672.000</b>
<b>Centro Nord</b>	Valle d'Aosta	0,174%	<b>348.000</b>
<b>Centro Nord</b>	Veneto	2,208%	<b>4.416.000</b>
	<b>Subtotale Centro</b>	<b>20,000%</b>	<b>40.000.000</b>
<b>Mezzogiorno</b>	Abruzzo	3,840%	<b>7.680.000</b>
<b>Mezzogiorno</b>	Molise	1,928%	<b>3.856.000</b>

<b>Mezzogiorno</b>	Campania	19,128%	<b>38.256.000</b>
<b>Mezzogiorno</b>	Puglia	14,256%	<b>28.512.000</b>
<b>Mezzogiorno</b>	Basilicata	3,504%	<b>7.008.000</b>
<b>Mezzogiorno</b>	Calabria	8,248%	<b>16.496.000</b>
<b>Mezzogiorno</b>	Sicilia	20,544%	<b>41.088.000</b>
<b>Mezzogiorno</b>	Sardegna	8,552%	<b>17.104.000</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>Subtotale</b>	<b>80,000%</b>	<b>160.000.000</b>
	<b>Totale</b>	<b>100,000%</b>	<b>200.000.000</b>

Conformemente a quanto stabilito dalla delibera CIPE 25 del 10 agosto 2016, il trasferimento delle risorse in favore dei beneficiari avverrà con le seguenti modalità:

- anticipazione pari al 10% dell'importo assegnato a ciascun intervento;
- pagamenti intermedi sino all'85% dell'importo assegnato a ciascun intervento, a titolo di rimborso delle spese effettivamente sostenute dai beneficiari;
- saldo del 5% per ciascun intervento a seguito della domanda di pagamento finale di pagamento corredata dall'attestazione di chiusura dell'intervento.

L'erogazione delle risorse, inoltre, sarà 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.

Indicatore di realizzazione con quantificazione al target di fine programma

<i><b>Territorio di riferimento</b></i>	<i><b>Indicatore di realizzazione</b></i>	<i><b>Unità di misura</b></i>	<i><b>Target al 2023</b></i>
<b>Italia</b>	<i>Unità di beni acquisite (materiale rotabile)</i>	<i>n.</i>	<b>1.000</b>

### **Cronoprogramma di attuazione**

Con riferimento alle procedure amministrative, si prevede che le stesse siano espletate entro il 2018, mentre la realizzazione delle attività previste dall'azione saranno concluse entro il 2019.

<i><b>Territorio di riferimento</b></i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>Italia</b>										

Conformemente a quanto previsto dalla delibera CIPE 25 del 10 agosto 2016, le obbligazioni giuridicamente vincolanti dovranno essere assunte entro il termine ultimo del 31 dicembre 2019.

### **Cronoprogramma della spesa**

Si prevede che le spese saranno effettuate con la seguente tempistica:

<b>Territorio di</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
----------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

riferimento										
Italia					50	100	50			

### Ammissibilità della spesa

Conformemente a quanto previsto dalla delibera CIPE 25 del 10 agosto 2016, sono ammissibili tutte le spese che:

- siano state assunte con procedure coerenti con le norme comunitarie, nazionali, regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile (in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuto, concorrenza, ambiente);
- siano state temporalmente assunte nel periodo di validità dell'intervento;
- siano effettive e comprovabili, ossia corrispondenti ai documenti attestanti la spesa ed ai relativi pagamenti effettuati;
- siano pertinenti ed imputabili con certezza all'intervento finanziato.

### 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<sup>11</sup>. 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 quelle 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

<sup>11</sup> Per Incidente ferroviario grave si intende qualsiasi incidente che, coinvolgendo almeno un veicolo ferroviario in movimento, causa un decesso o un ferito grave, e/o danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente (per un valore superiore a 150.000 euro), e/o un'interruzione prolungata del traffico (maggiore di sei ore o in cui i passeggeri siano stati trasferiti su un altro treno).

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 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 ad 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 ad 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 autovertture 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.

<i>Territorio di riferimento</i>	<i>Indicatore di risultato (IR)</i>	<i>Fonte (IR)</i>	<i>Anno baseline</i>	<i>Baseline</i>	<i>Target al 2023</i>
<b>Italia</b>	Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario	Istat	2014	5,2%	5,4%
<b>Italia</b>	Grado di soddisfazione dei passeggeri a livello regionale per genere	Istat	2014	50,6%	52,2%

#### Linee d'azione:

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 ed un Apparato centrale Computerizzato Multistazione con telecomando da PC.

E' stata prevista, inoltre, l'installazione di un sistema tipo SCMT - Sistema di Controllo Marcia treni - sulla infrastruttura ferroviaria ed 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 ed il miglioramento del servizio di trasporto pubblico attraverso interventi per il miglioramento della sicurezza. In particolare, l'azione sosterrà 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 da PCterra che di 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, dovrà presentare, entro il 30 giugno 2017, un piano operativo di investimento che tenga conto delle dotazioni finanziarie ad 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 per l 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 sarà 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'*up-grading* dei livelli di sicurezza, al fine di ottemperare ad innovazioni introdotte da disposizioni normative o derivanti dall'evoluzione tecnologica.

**Beneficiari- 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 con le disposizioni normative e di pianificazione nazionale e regionale esistenti.

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

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

### **Dotazione finanziaria**

Sulla base di quanto stabilito dall'allegato 1 della delibera CIPE n. 25 del 10 agosto 2016, la dotazione finanziaria dell'azione 7.3.1 è pari a 300.000.000 euro. La quota destinata agli interventi per le ferrovie interconnesse è stata ripartita nel seguente modo tra le Regioni tenuto conto dei piani di adeguamento tecnico di cui al decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 5 agosto 2016, n. 270.



<b>Territorio di riferimento</b>	<b>Regione/Provincia Autonoma</b>	<b>Importo</b>	<b>%</b>
<b>Centro Nord</b>	Piemonte	11.892.000	<b>4,678</b>
<b>Centro Nord</b>	Lombardia	5.628.000	<b>2,214</b>
<b>Centro Nord</b>	Friuli Venezia Giulia	966.000	<b>0,380</b>
<b>Centro Nord</b>	Veneto	3.024.000	<b>1,190</b>
<b>Centro Nord</b>	Emilia Romagna	50.550.000	<b>19,884</b>
<b>Centro Nord</b>	Toscana	2.436.000	<b>0,958</b>
<b>Centro Nord</b>	Umbria	2.226.000	<b>0,875</b>
<b>Mezzogiorno</b>	Abruzzo	15.642.000	<b>6,153</b>
<b>Mezzogiorno</b>	Campania	46.632.000	<b>18,343</b>
<b>Mezzogiorno</b>	Puglia	115.224.000	<b>45,324</b>
	<b>Totale</b>	254.220.000	

Le residue risorse disponibili, pari ad euro 45.780.000, saranno utilizzate per le eventuali necessità connesse con il completamento degli interventi di messa in sicurezza delle ferrovie interconnesse, derivanti dalla presentazione dei progetti, atteso che gli importi indicati derivano da una quantificazione basata su parametri standard.

Le eventuali, ulteriori disponibilità saranno utilizzate per la messa in sicurezza delle ferrovie isolate, procedendo alla definizione di un elenco di priorità sulla base delle criticità per la sicurezza della circolazione, prendendo in considerazione il traffico ferroviario, il regime di circolazione e la carenza di impianti di segnalamento e sicurezza, con priorità per le ferrovie a binario singolo gestite con il regime del blocco telefonico, tenendo anche conto delle linee interessate da maggior intensità di traffico e dal maggior numero di passeggeri.

Conformemente a quanto stabilito dalla delibera CIPE 25 del 10 agosto 2016, il trasferimento delle risorse in favore dei beneficiari avverrà con le seguenti modalità:

- anticipazione pari al 10% dell'importo assegnato a ciascun intervento;
- pagamenti intermedi sino all'85% dell'importo assegnato a ciascun intervento, a titolo di rimborso delle spese effettivamente sostenute dai beneficiari;
- saldo del 5% per ciascun intervento a seguito della domanda di pagamento finale di pagamento corredata dall'attestazione di chiusura dell'intervento.

L'erogazione delle risorse, inoltre, sarà 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

## Indicatore di realizzazione con quantificazione al target di fine programma

Territorio di riferimento	Indicatore di realizzazione	Unità di misura	Target al 2023
Italia	Interventi di miglioramento della sicurezza	n.	100

## Cronoprogramma di attuazione

Con riferimento alle procedure amministrative, si prevede che le stesse siano espletate entro il 2017, mentre la realizzazione delle attività previste dall'azione saranno concluse entro il 2021.

Territorio di riferimento	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023

Conformemente a quanto previsto dalla delibera CIPE 25 del 10 agosto 2016, le obbligazioni giuridicamente vincolanti dovranno essere assunte entro il termine ultimo del 31 dicembre 2019.

## Cronoprogramma della spesa

Si prevede che le spese saranno effettuate con la seguente tempistica:

Territorio di riferimento	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Italia				5	35	80	105	75		

## Ammissibilità della spesa

Conformemente a quanto previsto dalla delibera CIPE 25 del 10 agosto 2016, sono ammissibili tutte le spese che:

- siano state assunte con procedure coerenti con le norme comunitarie, nazionali, regionali applicabili, anche in materia fiscale e contabile (in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuto, concorrenza, ambiente);
- siano state temporalmente assunte nel periodo di validità dell'intervento;
- siano effettive e comprovabili, ossia corrispondenti ai documenti attestanti la spesa ed ai relativi pagamenti effettuati;
- siano pertinenti ed imputabili con certezza all'intervento finanziato;

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.

### 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 modalità ed obblighi relativi alla attuazione degli interventi, con riguardo in particolare ai criteri relativi all'attività di sorveglianza tecnico-amministrativa durante le fasi di progettazione e realizzazione, anche con riferimento all'avanzamento fisico, finanziario e procedurale, ed all'attività di monitoraggio e rendicontazione del finanziamento assentito.

Laddove necessario, nel caso occorra coinvolgere 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).

Gli interventi di cui agli assi A e B sono attuati, di regola, attraverso lo strumento del Contratto di Programma tra il MIT e, rispettivamente, ANAS S.p.A. ed RFI S.p.A..

Tutti gli interventi inseriti nel presente Piano Operativo saranno 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). Per tutti gli interventi si prevede di assumere le obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2019.

In fase di prima attuazione, considerato l'elevato numero di interventi, si procederà ad una nuova verifica di tutte le informazioni contenute nelle schede. Nel caso si rendesse necessario procedere ad una rimodulazione dei contenuti delle stesse, trova applicazione quanto disposto dalla Delibera CIPE n. 25 del 10 agosto 2016, punto g).

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

La Struttura di coordinamento del Piano Operativo FSC del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è individuata nella Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali.

L'attuazione del Piano Operativo è assicurata dalle Direzioni Generali competenti che sono individuate da apposito Decreto Ministeriale, secondo la seguente articolazione:

Struttura Responsabile	Ufficio referente
<b>1. Struttura di Coordinamento del Piano</b>	Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali

<b>2. Strutture responsabili dell'attuazione, gestione e monitoraggio degli interventi</b>	Direzioni generali competenti <i>ratione materiae</i>
- Responsabili dei Progetti	
- Monitoraggio	
<b>3. Struttura di Gestione Finanziaria – Organismo di Certificazione</b>	Direzione generale/Divisione
<b>4. Struttura di Controllo</b>	Direzione generale/Divisione

Per la specificazione delle funzioni e delle responsabilità si rimanda allo schema di Sistema di gestione e controllo (SI.GE.CO) allegato al presente Piano che l'Amministrazione adotta 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

Per l'attuazione del Piano Operativo FSC 2014 – 2020, è istituito un Comitato di Sorveglianza del medesimo Piano.

Il Comitato è composto dalla Struttura Ministeriale di coordinamento, che lo presiede e dalle strutture ministeriali incaricate dell'attuazione, così come previsto dal Sistema di Gestione e Controllo.

Ai lavori del Comitato partecipano un rappresentante del Dipartimento per le Politiche di Coesione – PCM, un rappresentante del Dipartimento per la Programmazione ed il Coordinamento della Politica Economica – PCM, un rappresentante dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, un rappresentante del Ministero dell'Economia e delle Finanze, un rappresentante per le amministrazioni di riferimento del Piano Operativo e comunque un rappresentante per ciascuna Regione interessata.

Il Comitato è presieduto dal rappresentante della Struttura di coordinamento o suo delegato e si riunisce, su convocazione del Presidente, di regola almeno una volta all'anno.

La convocazione deve essere inoltrata, con relativa documentazione almeno 7 giorni prima della data della riunione. Eventuali riunioni straordinarie saranno convocate con le stesse modalità.

Il Comitato di Sorveglianza:

- verifica l'attuazione del Piano operativo ed i progressi compiuti nel conseguimento dei suoi obiettivi, anche sulla base della relazione annuale sullo stato di attuazione e dei dati di monitoraggio e riferisce, se necessario, alla Cabina di regia;
- esamina eventuali situazioni di criticità quali ritardi ed inadempienze che possono ostacolare l'efficace attuazione del Piano, ed individua, laddove possibile, le misure correttive ai fini dell'attivazione della Cabina di regia;

- esamina le eventuali proposte di rimodulazione degli interventi e delle coperture finanziarie, ai fini della istruttoria, se necessario, per le decisioni della Cabina di regia. Con riferimento alle economie riprogrammabili si applica in ogni caso quanto previsto dal punto g) della delibera CIPE n. 25 del 10 agosto 2016.

## 4. La dimensione finanziaria del Piano Operativo

### 4.1 Il quadro complessivo delle risorse

La dotazione finanziaria complessiva del presente Piano Operativo è pari a € 11.500 milioni di euro, provenienti dal Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020.

Assi		MIn Euro
<b>A</b>	Interventi stradali	<b>5.331</b>
<b>B</b>	Interventi nel settore ferroviario	<b>2.056</b>
<b>C</b>	Interventi per il trasporto urbano e metropolitano	<b>1.218</b>
<b>D</b>	Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente	<b>1.315</b>
	<i>di cui:</i>	
	<i>interventi stradali</i>	<i>1.021</i>
	<i>dighe</i>	<i>294</i>
<b>E</b>	Altri interventi	<b>280</b>
<b>F</b>	Rinnovo materiale Trasporto Pubblico Locale – Piano Sicurezza ferroviaria	<b>1.300</b>
	<i>di cui sicurezza ferro</i>	<i>300</i>
	<b>TOTALE</b>	<b>11.500</b>