



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

SVILUPPO DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA

Deliberazione 25 luglio 2024, n. 77/2024/G



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

SVILUPPO DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA

Relatore
Daniela Alberghini

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati: Graziella Santacroce

Sommario

Deliberazione	7
Sintesi del rapporto.....	15
CAPITOLO I - Quadro Generale dell'Intervento	19
I.1 Programmazione dell'indagine	19
I.2 Oggetto dell'indagine	19
I.7.Importo e tipologia.....	64
I.1.9 Durata, obiettivi e traguardi	72
CAPITOLO II - Il quadro organizzativo.....	77
II.1 Organizzazione della struttura	77
II.3 L'Attività di monitoraggio.....	82
CAPITOLO III - Il quadro finanziario.....	89
III.1 Dotazione finanziaria nel PNRR.....	89
CAPITOLO IV - Conclusioni.....	101
IV.1 Considerazioni conclusive.....	101

DELIBERAZIONE



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

Il Collegio

Camera di consiglio del 15 luglio 2024

Presieduta dal Presidente Mauro Orefice

Composta dai magistrati:

Presidente della Sezione: Mauro OREFICE

Consiglieri: Paola COSA, Natale Maria Alfonso D'AMICO, Michele SCARPA, Gerardo de MARCO, Paolo ROMANO, Fabia D'ANDREA, Daniela ALBERGHINI

Primi Referendari: Paola LO GIUDICE, Salvatore GRASSO, Simonetta INGROSSO, Andrea GIORDANO

Referendari: David DI MEO

* * *

Visto l'art. 100, comma 2, Cost.;

vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20 e, in particolare, l'art. 3, comma 4, ai sensi del quale la Corte dei conti svolge il controllo sulla gestione delle amministrazioni pubbliche verificando la corrispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge e valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa;

visto l'art. 7, c. 7, d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla l. 29 luglio 2021, n. 108, in base al quale *"la Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione di cui all'art. 3, c. 4, l. 14 gennaio 1994, n. 20, svolgendo in particolare valutazioni di economicità, efficienza ed efficacia circa l'acquisizione e l'impiego delle risorse finanziarie provenienti dai fondi di cui al PNRR"*;

vista la deliberazione della Sezione 7 marzo 2024, n. 60/2024/G, con la quale è stato approvato il documento concernente il *"Quadro programmatico dei controlli sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato per l'anno 2024 e nel contesto triennale 2024-2026"*;

visto il rapporto, presentato dal Consigliere Daniela ALBERGHINI, che illustra gli esiti dell'intervento PNRR al 30 giugno 2024 avente a oggetto *"Sviluppo trasporto rapido di massa"*;

visto il decreto n. 2/2020 e successive integrazioni e modificazioni del Presidente della Sezione con cui i Magistrati assegnati alla Sezione medesima sono stati ripartiti tra i diversi collegi;

visto il decreto n. 1/2024 con cui i Magistrati sono assegnati a tutti i collegi;

vista l'ordinanza n. 15/2024 prot. n. 2760 del 05 luglio 2024, con la quale il Presidente della Sezione ha convocato il II Collegio per la camera di consiglio del 15 luglio 2024, al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

vista la nota prot. n. 2706 del 9 luglio 2024 con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze, ha trasmesso la suddetta nota e il Rapporto in oggetto ai seguenti uffici:

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

Ufficio di Gabinetto del Ministro;

Organismo indipendente di valutazione della performance;

Dipartimento per i trasporti e la navigazione – Direzione generale per il trasporto pubblico locale;

Unità di missione per il PNRR;

- Ministero dell'economia e delle finanze:

Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

vista la memoria prot. 2772 dell'11 luglio 2024 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Unità di missione PNRR, acquisita al prot. n. 2759 in pari data;

udito il relatore, Consigliere Daniela ALBERGHINI;

DELIBERA

di approvare, con le indicazioni formulate in sede di camera di consiglio, il rapporto avente a oggetto *"Trasporto rapido di massa"*.

La presente deliberazione e l'unito rapporto saranno inviati, a cura della Segreteria della Sezione, alla Presidenza del Senato della Repubblica e alla Presidenza della Camera dei deputati, alla Presidenza del Consiglio dei ministri, alla Presidenza della Commissione Bilancio del Senato della Repubblica, alla Presidenza della Commissione Bilancio della Camera dei deputati, al Ministro dell'economia e delle finanze, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nonché alle seguenti amministrazioni:

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

Ufficio di Gabinetto del Ministro;

Organismo indipendente di valutazione della performance;

Dipartimento per i trasporti e la navigazione – Direzione generale per il trasporto pubblico locale;

Unità di missione per il PNRR;

Ministero dell'economia e delle finanze:

Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le amministrazioni interessate comunicheranno alla Corte e al Parlamento, entro quattro mesi dalla data di ricevimento del presente rapporto, le misure consequenziali adottate ai sensi dell'art. 3, c. 6, l. 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, c. 172, l. 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006).

Le medesime, ove ritengano di non ottemperare ai rilievi formulati, adotteranno, entro trenta giorni dalla ricezione del presente rapporto, l'eventuale provvedimento motivato previsto dall'art. 3, c. 64, l. 24 dicembre 2007, n. 244.

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 (concernente il "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni").

Il presente rapporto è inviato, altresì, alle Sezioni Riunite in sede di controllo.

Il Relatore
Daniela Alberghini
f.to digitalmente

Il Presidente
Mauro Orefice
f.to digitalmente

Depositata in segreteria il 25 luglio 2024

Il Dirigente
Dott.ssa Anna Maria Guidi
f.to digitalmente

RAPPORTO

Sintesi del rapporto

L'intervento PNRR M2 C2 4.2 "Sviluppo del trasporto rapido di massa" è stato incluso nel "Quadro programmatico dei controlli sulla gestione delle amministrazioni dello Stato per l'anno 2024 e nel contesto triennale 2024-2026" (approvato con deliberazione 7 marzo 2024, n. 60/2024/G). L'indagine si propone, allo stato, di fornire un primo inquadramento dell'intervento e dello stato di attuazione alla scadenza del secondo trimestre 2024.

L'intervento si colloca all'interno della Missione PNRR "Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica", in linea con gli obiettivi globali ed europei al 2030 e 2050 (Sustainable Development Goals, Accordi di Parigi, European Green Deal), che puntano a una progressiva e completa decarbonizzazione del sistema 'Net-Zero': in particolare, la componente C2 ha ad oggetto la Transizione energetica e la mobilità sostenibile.

L'intervento è finalizzato a ridurre le problematiche legate al trasporto su auto tramite sviluppo di sistemi di trasporto rapido di massa che spostino la domanda di mobilità dalle auto private e prevedeva originariamente la realizzazione di 240 km di rete attrezzata per le infrastrutture del trasporto rapido di massa suddivise in metro (11 km), tram (85 km), filovie (120 km), funivie (15 km), principalmente nelle aree metropolitane delle maggiori città italiane, con l'obiettivo di ottenere uno spostamento di almeno il 10 per cento del traffico su auto private verso il sistema di trasporto pubblico.

L'Amministrazione titolare dell'intervento è il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Direzione per il Trasporto Pubblico Locale.

La dotazione finanziaria complessiva, pari a euro 3.600 mln, è ripartita tra "nuovi interventi" per un totale di EUR 2.200 milioni, e "interventi a legislazione vigente" per i restanti euro 1.400 mln.

Le risorse finanziarie sono state assegnate ai soggetti attuatori sulla base, dapprima del D.M. n.448 del 16.11.2021 e, poi, del D.M. 345 del 23.12.2023 a seguito della rimodulazione del Piano approvata con decisione Ecofin dell'8 dicembre 2023.

L'individuazione dei progetti da finanziare, suddivisi in "nuovi progetti" e progetti "a legislazione vigente", è avvenuta sulla base delle istanze precedentemente presentate in relazione a due distinti inviti a manifestare interesse, nell'ambito di una programmazione di ampio respiro che il MIT aveva già posto in essere precedentemente al supporto finanziario fornito dal PNRR, a valere sulle risorse stanziare con le leggi di bilancio 2018 e 2019.

L'obiettivo della misura è, a seguito della citata rimodulazione, la realizzazione di nuove linee di trasporto rapido di massa e l'estensione di quelle esistenti per un totale di almeno 231 km, di cui almeno 96 km di linee di metropolitana o tram e almeno 135 km di filovie o funivie; l'ammodernamento delle infrastrutture del trasporto rapido di massa (delle stazioni e dei binari delle metropolitane, dei sistemi di

segnalamento della rete ferroviaria o tramviaria e dei depositi dei mezzi pubblici) ed infine di acquistare materiale rotabile a emissioni zero per il trasporto rapido di massa.

Il programma di realizzazione dell'intervento prevedeva una prima scadenza (*milestone* T4/23) al 31 dicembre 2023, data entro la quale dovevano essere aggiudicati tutti gli appalti relativi agli interventi infrastrutturali (26) e la relativa *milestone* è stata conseguita.

Entro il 30 settembre 2024 (T2/24) dovranno, invece, essere aggiudicati gli appalti relativi ad almeno cinque degli interventi di *upgrading* e quelli relativi alla fornitura di almeno 85 unità di materiale rotabile.

I *target* da conseguire entro la scadenza del 30 giugno 2026 (T2/26) sono la realizzazione di almeno 231 Km di nuove reti infrastrutturali per il TRM, il completamento di almeno 5 interventi di ammodernamento di reti esistenti e la fornitura di almeno 85 unità di materiale rotabile ad emissioni zero.

L'attività di monitoraggio sull'attuazione della misura è svolta dal Ministero delle Infrastrutture, all'interno del quale è stata istituita l'Unità di Missione PNRR, con compiti di coordinamento e verifica, con il supporto tecnico-operativo di Cassa Depositi e Prestiti s.p.a. (in attuazione dell'Accordo Quadro stipulato tra MEF-Dipartimento della Ragioneria dello Stato e Cassa Depositi e Prestiti il 27 dicembre 2021 e del successivo Piano delle Azioni approvato dal MEF il 24 maggio 2022) e la consulenza di specifiche professionalità esterne.

Il monitoraggio, avvalendosi di plurimi strumenti programmatori e organizzatori (cronoprogramma con fissazione di monitoring step, piano dei costi, verifica del 100% della documentazione relativa all'intervento) consente il costante controllo dello stato di avanzamento finanziario, fisico e procedurale dei singoli progetti.

L'avanzamento della spesa è condizionato dalle caratteristiche e dallo stato di attuazione dell'intervento (i quadri economici di riferimento, infatti, vengono definitivi sulla base dei progetti definitivi approvati e per 7 dei 26 interventi infrastrutturali, pari al 26,92%, l'affidamento è avvenuto in occasione della *milestone* T4/23, mentre per i restanti interventi la scadenza per l'aggiudicazione è al 30 settembre 2024).

Per tutti i "nuovi progetti", con la sola eccezione dell'intervento per la linea del tram di Padova, è stata erogata l'anticipazione del 10% per complessivi 218.535.764,10 euro, mentre per tre interventi è stata richiesta ed erogata la maggiore anticipazione per euro 71.502.498,80 oltre che l'anticipazione FOI per euro 17.976.595,76.

I pagamenti relativi ai progetti "a legislazione vigente" ammontano ad euro 178.518.285,72 a titolo di anticipazione, euro 72.668,545,85 a titolo di maggiore anticipazione e euro 2.300.000 a titolo di anticipazione FOI.

Il rapporto rappresenta, comunque, un primo inquadramento della misura che potrà raggiungere un maggiore livello di definizione allorché sarà conclusa la fase degli affidamenti contrattuali (T3/24) e sarà, quindi, possibile una prima valutazione prospettica tanto del rispetto, nel complesso, della scadenza per il completamento degli interventi finanziati quanto, nello specifico, del raggiungimento anche degli obiettivi qualitativi.

CAPITOLO I - Quadro Generale dell'Intervento

I.1 Programmazione dell'indagine

Sul piano normativo il presente rapporto trova fondamento nell'art. 7, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021 n. 108), secondo cui la Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione di cui all'articolo 3, comma 4, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, svolgendo, in particolare, valutazioni di economicità, efficienza ed efficacia circa l'acquisizione e l'impiego delle risorse finanziarie provenienti dai fondi di cui al PNRR.

A norma del citato articolo 3, comma 4, il controllo successivo sulla gestione si svolge, anche in corso di esercizio, verificando la legittimità e la regolarità delle gestioni, nonché il funzionamento dei controlli interni a ciascuna amministrazione; esso accerta, anche in base all'esito di altri controlli, la rispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge, valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa stessa.

Ciò posto, l'esame dell'investimento M2 C2 4.2 "Sviluppo del trasporto rapido di massa" è stato incluso nel "Quadro programmatico dei controlli sulla gestione delle amministrazioni dello Stato per l'anno 2024 e nel contesto triennale 2024-2026" (approvato con deliberazione 7 marzo 2024, n. 60/2024/G), in particolare, al punto IV/24/PNRR della deliberazione stessa.

I.2 Oggetto dell'indagine

La misura in esame si colloca all'interno della seconda Missione PNRR, denominata "Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica", orientata a realizzare la transizione verde, ecologica e inclusiva della società e dell'economia, per rendere sostenibile e competitivo il sistema nel suo complesso e favorire l'economia circolare, lo sviluppo di fonti di energia rinnovabile, un'agricoltura più sostenibile, in linea con gli obiettivi globali ed europei al 2030 e 2050 (Sustainable Development Goals, Accordi di Parigi, European Green Deal), che puntano a una progressiva e completa decarbonizzazione del sistema 'Net-Zero' e promuovono l'adozione di soluzioni di economia circolare, per proteggere la natura e le biodiversità e garantire un sistema alimentare equo, sano e rispettoso dell'ambiente. In particolare, la componente C2 ha ad oggetto la Transizione energetica e la mobilità sostenibile.

Il quadro socio-economico di riferimento è quello del fenomeno del pendolarismo: come si legge, infatti, nella scheda del Piano, *"le auto private sono il mezzo di trasporto più utilizzato in Italia: nel 2019, su 36 milioni di persone over-18, almeno 2 persone su 3 hanno usato ogni giorno l'auto. L'utilizzo delle auto private sul totale dei viaggi è di oltre il 60 per cento, mentre l'utilizzo di sistemi pubblici di trasporto è solo del 10 per cento circa,*

con conseguente congestione e traffico nelle aree urbane, oltre a maggiori problemi legati all'inquinamento.

La misura si pone il problema di ridurre le problematiche legate al trasporto su auto tramite sviluppo di sistemi di trasporto rapido di massa che spostino la domanda di mobilità dalle auto private e prevedeva originariamente la realizzazione di 240 km di rete attrezzata per le infrastrutture del trasporto rapido di massa suddivise in metro (11 km), tram (85 km), filovie (120 km), funivie (15 km), principalmente nelle aree metropolitane delle maggiori città italiane.

L'obiettivo è ottenere uno spostamento di almeno il 10 per cento del traffico su auto private verso il sistema di trasporto pubblico."

L'Amministrazione titolare dell'intervento è il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Direzione per il Trasporto Pubblico Locale.

La dotazione finanziaria complessiva, pari a EUR 3.600 mln, è ripartita tra "nuovi interventi" per un totale di EUR 2.200 milioni, e "interventi a legislazione vigente" per i restanti EUR 1.400 mln.

Le risorse finanziarie sono state assegnate ai soggetti attuatori sulla base del D.M. n.448 del 16.11.2021.

Il D.M. di ripartizione originariamente individuava 39 interventi, di cui 30 "nuovi progetti" (All. 1) e 9 "progetti a legislazione vigente" (All. 2), che vedevano coinvolti 14 Comuni (Bergamo, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Padova, Perugia, Roma Capitale, Trieste, Bari, Palermo, Bari e Taranto) 2 Città metropolitane (Città metropolitana di Catania -quest'ultima con Ferrovia Circumetnea-, Città metropolitana di Napoli) e 1 Regione (Campania), per un totale di 18 Soggetti attuatori.

Tutte le città coinvolte rientrano nella categoria delle *Functional Urban Areas*¹, così come definite dalla classificazione OECD (2022), e, cioè, composte da "una città e dalla sua zona di pendolarismo. Le aree urbane funzionali sono quindi costituite da una città densamente abitata e da una zona di pendolarismo meno densamente popolata il cui mercato del lavoro è altamente integrato con la città".

¹ In base alle definizioni del "Manuale delle tipologie territoriali" (Eurostat, 2018), "una città è un'unità amministrativa locale (LAU) in cui la maggioranza della popolazione vive in un centro urbano di almeno 50.000 abitanti. Una zona di pendolarismo comprende le aree limitrofe di una città in cui si reca al lavoro e in cui lavora almeno il 15% dei residenti occupati. Un'area urbana funzionale è composta da una città e dalla sua zona di pendolarismo. Le aree urbane funzionali sono quindi costituite da una città densamente abitata e da una zona di pendolarismo meno densamente popolata il cui mercato del lavoro è altamente integrato con la città (OCSE, 2012)".

In applicazione del Regolamento (UE) 2017/2391 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, che modifica il regolamento (CE) n. 1059/2003 per quanto riguarda le tipologie territoriali (Tercet) si definisce Functional Urban Area (FUA) un "aggregato di comuni contigui, composti da una City e dalla sua commuting zone (area del pendolarismo). La commuting zone è definita dai flussi di pendolarismo per motivi di lavoro registrati al Censimento generale della popolazione 2011" (fonte: ISTAT).

Il concetto di Area urbana funzionale, quindi, è da correlare ai "sistemi locali del lavoro (SLL)", che rappresentano "una griglia territoriale i cui confini, indipendentemente dall'articolazione amministrativa del territorio, sono definiti utilizzando i flussi degli spostamenti giornalieri casa/lavoro (pendolarismo) rilevati in occasione dei Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni. Poiché ogni sistema locale è il luogo in cui la popolazione risiede e lavora e dove quindi esercita la maggior parte delle relazioni sociali ed economiche, gli spostamenti casa/lavoro sono utilizzati come proxy delle relazioni esistenti sul territorio" (fonte: ISTAT).

In base ai dati statistici disponibili², il fenomeno del pendolarismo (per motivi di studio o lavoro) nel decennio 2001-2011 ha, infatti, subito un aumento del 7,9% a fronte di un aumento del 4,3% della popolazione residente: gli spostamenti sono per il 66,4% per motivi di lavoro e il 33,6% per motivi di studio.

La maggioranza degli spostamenti avviene su scala locale (il 60,6% degli spostamenti si verifica all'interno dello stesso comune di dimora abituale; il 31,5% dei pendolari si sposta verso un altro comune della stessa provincia mentre il 6,4% verso una provincia della stessa regione; il restante 1,4% degli spostamenti hanno luogo, invece, verso le province di altre regioni e verso l'estero).

Il mezzo di trasporto più usato da chi si sposta quotidianamente per lavoro o studio (l'84% dei pendolari) è l'automobile (44,9% come conducenti e 15,9% come passeggeri), seguita dai trasporti pubblici collettivi (13,4%), dai mezzi a due ruote motorizzati (3,5%) e da coloro che si spostano in bicicletta (3,3%).

Il quadro statistico evidenzia, poi, una crescita della domanda di trasporto pendolare che è stata messa in relazione con il processo di migrazione di larghe fasce di popolazione urbana verso le periferie o verso le cinture metropolitane, legato all'andamento dei prezzi degli immobili, tanto che si è verificato il fenomeno della crescita demografica dei comuni della "seconda corona", ossia quelli che confinano con la prima cintura urbana e si estendono verso la provincia e che includono un insieme variegato di aree urbane, di zone industriali e di territori rurali

Appare sempre più evidente l'interconnessione tra i trasferimenti necessari per motivi di lavoro, le relazioni tra soggetti che svolgono attività economiche diverse, il raggiungimento dei punti di offerta dei servizi metropolitani e l'efficienza del sistema dei trasporti.

La struttura e l'organizzazione del sistema dei trasporti determinano, infatti, le scelte degli utenti riguardo all'ora di viaggio, al percorso, alla destinazione ed al modo di trasporto, oltre che, come si è visto, scelte abitative o lavorative, determinando un meccanismo circolare nel quale l'uso del territorio, generando la domanda di mobilità, incide sul sistema trasporti e ne orienta l'evoluzione.

Il potenziamento delle reti stradali urbane e suburbane, se da un lato ha inizialmente costituito la risposta alla domanda di mobilità, dall'altro ha favorito la crescita del trasporto individuale e lo sviluppo demografico delle grandi aree metropolitane, con i ben noti effetti consequenziali di congestione e di impatto ambientale, a cui non ha sempre corrisposto una adeguata programmazione.

Di qui la necessità di un potenziamento ed efficientamento dei sistemi di trasporto rapido di massa ai fini del conseguimento di obiettivi, in campo ambientale e dei trasporti, di accessibilità urbana in chiave sostenibile.

Come specificato dal Ministero (cfr. nota di riscontro ad istruttoria prot. n. 1601 del 6.5.2024), la misura, *"in linea con i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS), mira a garantire un'adeguata offerta di trasporto sostenibile e sicuro nelle città e a favorire lo shift modale dalla mobilità privata su strada al trasporto pubblico nelle aree urbane interessate.*

² www.istat.it: "matrici di contiguità, distanza e pendolarismo" elaborate in occasione dei censimenti generali della popolazione

L'investimento ha l'obiettivo di supportare il potenziamento e lo sviluppo di sistemi di trasporto rapido di massa integrati finanziando la realizzazione di nuove infrastrutture di rete, la fornitura di materiale rotabile e/o l'upgrading delle relative infrastrutture e degli impianti tecnologici.”.

Tale necessità che, anche successivamente alla flessione della domanda pendolare nel biennio 2020/2021 legata alla fase pandemica, non è affatto venuta meno: recenti indagini statistiche³ hanno evidenziato che successivamente alle riaperture post-Covid è aumentata la proporzione di quanti hanno deciso di spostarsi con l'automobile (dal 47,2% al 53,2%).

Anzi, è stato sottolineato che la misura PNRR “si incardina in uno scenario post-pandemia da Covid-19 come valido sostegno alla ripresa del trasporto pubblico locale nei Comuni italiani. Emerge infatti, secondo i dati Istat, che nel 2021 la domanda di trasporto pubblico locale ha subito una ripresa molto lenta (+4,3% rispetto all'anno precedente, dopo un crollo di oltre il 45% tra il 2019 e il 2020); l'offerta del servizio, invece, ha registrato un importante aumento, tornando ai livelli pre-pandemici (+26,2% rispetto all'anno precedente, dopo il calo tra il 2019 e il 2020 di circa il 20%)”.

L'Amministrazione ha fornito i seguenti dati relativi all'estensione attuale del sistema del trasporto rapido di massa: “In Italia, la rete delle infrastrutture fisse per il trasporto rapido di massa in funzione (linee di metropolitana, tram e filobus) nei Comuni capoluogo comprende: 380 km di tramvie, 317 km di filovie e 191 km di metropolitane, per un totale di 888 km, in lieve aumento rispetto al 2020 (+2,3%). Oltre i due terzi sono localizzate nelle città del Nord”, meglio riassunti nella tabella che si riproduce:

Tabella 1. Estensione delle reti di tram, metropolitana e filobus per area geografica - Anno 2021 (valori assoluti in km)

RIPARTIZIONE GEOGRAFICA	TRAM	METROPOLITANA	FILOBUS	TOTALE
Nord	285,5	107,2	203,9	596,6
Centro	52,0	58,0	39,0	149,0
Mezzogiorno	42,6	25,7	74,2	142,5
Italia	380,1	190,9	317,1	888,1

Fonte: elaborazione UdM PNRR su dati Istat – Ambiente Urbano – Anno 2021

Al fine di dare immediata evidenza dell'impatto della misura, il Ministero ha rappresentato, nella tabella che segue (fonte: MIT), l'incremento quantitativo in termini di estensione della rete infrastrutturale che ci si aspetta dall'attuazione dell'investimento:

³ Cfr. l'indagine ISTAT “Aspetti della vita quotidiana”, pubblicata nel 2024

Comune	Estensione infrastruttura TRM nel 2021 (km)	Obiettivo minimo di infrastruttura TRM (km)*	Obiettivo potenziale di infrastruttura TRM (km)**	Estensione totale di infrastruttura TRM nel 2026 (km)	Variazione di km infrastruttura TRM (%)
Bari	-	16,10	23,50	16,10	-
Bergamo	3,20	25,30	14,96	28,50	791%
Bologna	77,30	21,20	22,00	98,50	27%
Catania	6,90	15,40	11,55	22,30	223%
Firenze	15,00	14,40	15,00	29,40	96%
Genova	14,30	40,50	40,50	54,80	283%
Milano	291,50	5,20	5,53	296,70	2%
Napoli	54,50	4,10	3,80	58,60	8%
Padova	9,80	23,00	22,93	32,80	235%
Perugia	-	13,00	12,40	13,00	-
Rimini	13,70	4,20	4,20	17,90	31%
Roma Capitale	127,00	10,20	10,32	137,20	8%
Taranto	-	50,30	47,50	50,30	-
Trieste	-	4,20	4,20	4,20	-

Fonte: elaborazione UdM PNRR su dati Istat – Ambiente Urbano – Anno 2021

*Obiettivo minimo, in termini di km, di infrastruttura previsto dal D.M. n. 345 del 22.12.2023 **Obiettivo potenziale, in termini di km, aggiornato sulla base delle maturità progettuali

Attraverso il finanziamento della fornitura di materiale rotabile da impiegare per il servizio di trasporto pubblico locale è prevista anche una significativa variazione quali-quantitativa del parco mezzi al servizio del trasporto rapido di massa nei termini indicati nella seguente tabella (fonte: MIT):

COMUNE	N. interventi da D.M. 345/2023*	Obiettivo minimo mezzi previsti da D.M. n. 345/2023**	Obiettivo mezzi potenziali sui progetti finanziati***	N. mezzi totali nel 2021	Mezzi totali nel 2026 (secondo obiettivo D.M. 345/2023)	Mezzi totali nel 2026 (secondo obiettivo potenziale)	Variazione % (D.M. n. 345/2023)	Variazione % (Potenziale)
Bari	1	-	25	224	224	249	-	11,2%
Bergamo	2	-	25	204	204	229	-	12,3%
Bologna	2	-	40	482	482	522	-	8,3%
Catania	2	-	-	222	222	222	-	-
Firenze	3	-	-	506	506	506	-	-
Genova	1	-	139	662	662	801	-	21,0%
Milano	6	24	24	2.240	2.264	2.264	1,1%	1,1%
Napoli	5	12	12	404	416	416	3,0%	3,0%
Padova	2	15	26	237	252	263	6,3%	11,0%
Palermo	1	6	6	222	228	228	2,7%	2,7%
Perugia	1	10	13	69	79	82	14,5%	18,8%
Rimini	1	-	6	152	152	158	-	3,9%
Roma Capitale	2	10	40	2.282	2.292	2.322	0,4%	1,8%
Taranto	2	15	45	157	172	202	9,6%	28,7%
Trieste	1	-	-	270	270	270	-	-
Totale	32	92	401	8.333	8.425	8.734	1,1%	4,8%

Fonte: elaborazione UdM PNRR su dati Istat – Ambiente Urbano – Anno 2021

*Dal numero totale di interventi è esclusa la categoria "Upgrading" (n. 7 progetti)

**Obiettivo minimo, in termini di numero di unità, previsto dal D.M. n. 345 del 22.12.2023

***Obiettivo potenziale, in termini di numero di unità, aggiornato sulla base delle maturità progettuali

Le direttrici lungo le quali si sviluppa la misura, dunque, sono principalmente due: da un lato, sostenere la crescita e, correlativamente, stimolare la domanda del

trasporto rapido di massa, e, dall'altro, favorire la riduzione del divario tra nord e sud del Paese.

I.3. Il D.M. 448/2021. L'individuazione degli interventi da finanziare.

Come si è detto, il riparto iniziale delle risorse assegnate alla misura in esame è avvenuto con il D.M. n. 448 del 16 novembre 2021 che ha individuato gli interventi, suddividendoli in "nuovi progetti" e progetti "a legislazione vigente" (che, come precisato dall'Amministrazione nella citata nota del 6 maggio 2024, "sono stati selezionati tra quelli che alla data del D.M. 448/2021 erano già beneficiari di finanziamenti statali").

L'individuazione degli interventi da finanziare nell'ambito del PNRR è avvenuta tra le istanze già presentate in relazione a due distinti inviti a manifestare interesse nell'ambito di una programmazione di ampio respiro che il MIT aveva già posto in essere precedentemente al supporto finanziario fornito dal PNRR.

Infatti, con la legge 11 dicembre 2016 n. 232 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio triennale 2017/2019", art.1, comma 140⁴, è stato

⁴ Si riporta il testo: "Nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un apposito fondo da ripartire, con una dotazione di 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, di 3.150 milioni di euro per l'anno 2018, di 3.500 milioni di euro per l'anno 2019 e di 3.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032, per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, anche al fine di pervenire alla soluzione delle questioni oggetto di procedure di infrazione da parte dell'Unione europea, nei settori di spesa relativi a:

- a) trasporti, viabilità, mobilità sostenibile, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie;
- b) infrastrutture, anche relative alla rete idrica e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione;
- c) ricerca;
- d) difesa del suolo, dissesto idrogeologico, risanamento ambientale e bonifiche;
- e) edilizia pubblica, compresa quella scolastica;
- f) attività industriali ad alta tecnologia e sostegno alle esportazioni;
- g) informatizzazione dell'amministrazione giudiziaria;
- h) prevenzione del rischio sismico;
- i) investimenti per la riqualificazione urbana e per la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia;

l) eliminazione delle barriere architettoniche. L'utilizzo del fondo di cui al primo periodo è disposto con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri interessati, in relazione ai programmi presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato. Gli schemi dei decreti sono trasmessi alle Commissioni parlamentari competenti per materia, le quali esprimono il proprio parere entro trenta giorni dalla data dell'assegnazione; decorso tale termine, i decreti possono essere adottati anche in mancanza del predetto parere. Con i medesimi decreti sono individuati gli interventi da finanziare e i relativi importi, indicando, ove necessario, le modalità di utilizzo dei contributi, sulla base di criteri di economicità e di contenimento della spesa, anche attraverso operazioni finanziarie con oneri di ammortamento a carico del bilancio dello Stato, con la Banca europea per gli investimenti, con la Banca di sviluppo del Consiglio d'Europa, con la Cassa depositi e prestiti Spa e con i soggetti autorizzati all'esercizio dell'attività bancaria ai sensi del testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia, di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, compatibilmente con gli obiettivi programmati di finanza pubblica."

A seguito della Sentenza della Corte Cost. n. 74/2018, il D.L. n. 91/2018 (Proroga termini), all'articolo 13, comma 01, ha integrato la procedura per l'adozione dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di riparto del Fondo prevedendo - nel caso in cui essi prevedano interventi rientranti nelle materie di competenza regionale o delle provincie autonome - la previa intesa con gli

istituito un Fondo (cap. 7555 MEF) da destinare al finanziamento degli investimenti e allo sviluppo del Paese in vari settori di spesa (c.d. Fondo Infrastrutture), tra cui (lett. a) quello dei *“trasporti, viabilità, mobilità sostenibile, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie”*.

Con D.P.C.M. 21 luglio 2017 è stato approvato il riparto delle risorse del Fondo e, con successivo Decreto n. 177410/2017 del Ministro dell'Economia e delle Finanze sono state apportate le necessarie variazioni di bilancio, a seguito delle quali, per quanto qui di rilievo, risultavano stanziati sul capitolo 7400 di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale del MIT, denominato *“Spese per il completamento di interventi nel settore del trasporto rapido di massa”*, risorse complessivamente pari a euro 1.397.000.000,00.

Con successivo decreto ministeriale n. 587 del 2017 le risorse sono state ripartite tra gli interventi elencati nell'allegato 1 al decreto medesimo. La sentenza della Corte costituzionale n. 74/2018 ha, tuttavia, sancito l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 140, della legge 232/2016 *“nella parte in cui non prevede un'intesa con gli enti territoriali in relazione ai decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri riguardanti settori di spesa rientranti nelle materie di competenza regionale”*: si è, quindi, reso necessario acquisire, ex post, l'intesa in Conferenza Stato-regioni, a seguito della quale le risorse sono state nuovamente assegnate con decreto ministeriale n. 360/2018.

La legge di bilancio 2018 (legge n. 205/2017, articolo 1, commi 1072-1075) ha rifinanziato il Fondo per complessivi 36,115 miliardi di euro per gli anni dal 2018 al 2033 introducendo, per il monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi finanziati con le risorse del Fondo, l'obbligo di redigere una apposita relazione, da inviarsi da parte di ogni Ministero entro il 15 settembre di ogni anno alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al MEF e alle Commissioni parlamentari competenti per materia.

I settori di spesa tra cui ripartire le risorse oggetto di rifinanziamento erano, tra gli altri, i trasporti e la viabilità (lett. a) e la mobilità sostenibile e sicurezza stradale (lett. b).

Con il D.P.C.M. 28 novembre 2018 il Governo ha ripartito il Fondo tra le amministrazioni centrali dello Stato, in relazione ai settori di spesa indicati nella tabella dell'allegato 1 al decreto, per complessivi 35,53 miliardi di euro⁵. Le relative variazioni contabili per il triennio 2019/2021 sono state disposte con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze n. 19405 del 19 marzo 2019.

A seguito di dette variazioni lo stanziamento sul cap. 7400, piano gestionale 3, di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale del MIT ammontavano a euro 40.000.000 per il 2019 e per il periodo 2020/2033 a euro 2.348.000.000,00.

enti territoriali interessati, ovvero in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano.

⁵ Si tratta delle residue risorse previste dal comma 1072 dell'articolo 1 della legge di bilancio per il 2018, al netto, cioè, delle assegnazioni effettuate con il decreto-legge n. 109/2018, che ha utilizzato 585 milioni complessivi nel periodo 2018-2029 per interventi urgenti per la città di Genova a seguito del crollo del Ponte Morandi.

La legge di bilancio 2019 (n. 145 del 30 dicembre 2018) ha istituito (cap. 7557 MEF) il Fondo per il rilancio degli investimenti delle Amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese, all'art. 1, commi 95 e 96, nell'ambito del quale è stato previsto uno stanziamento in favore del MIT per interventi nel settore del Trasporto Rapido di Massa (TRM) ad impianti fissi⁶.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 novembre 2018 "Ripartizione delle risorse del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205" al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è stato assegnato l'importo complessivo di euro 13.202.050.000, ripartito negli anni dal 2018 al 2033. L'assegnazione ricomprende l'importo di euro 5.900.000.000 iscritto sul capitolo 7122 del Ministero dell'economia e delle finanze e destinato al Contratto di Programma – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e R.F.I. S.p.A.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 giugno 2019 "Ripartizione delle risorse del Fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del paese di cui all'art. 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145" al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è stato assegnato l'importo complessivo di euro 16.101.000.000, ripartito negli anni dal 2019 al 2033. L'assegnazione è stata ridotta a euro 15.917.978.664 a seguito di successive disposizioni di legge⁷ nonché per corrispondere alle richieste

⁶ Il comma 96 dell'art. 1 della legge 145/2018 prevede, infatti, che "Il fondo di cui al comma 95 è finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese. Una quota del fondo di cui al comma 95 è destinata alla realizzazione, allo sviluppo e alla sicurezza di sistemi di trasporto pubblico di massa su sede propria. A valere sul fondo di cui al comma 95, sono destinate al prolungamento della linea metropolitana 5 (M5) da Milano fino al comune di Monza risorse pari ad almeno 15 milioni di euro per il 2019, 10 milioni di euro per il 2020, 25 milioni di euro per il 2021, 95 milioni di euro per il 2022, 180 milioni di euro per il 2023, 245 milioni di euro per il 2024, 200 milioni di euro per il 2025, 120 milioni di euro per il 2026 e 10 milioni di euro per il 2027."

⁷ Si tratta del D.L. n. 32/2019 (cd. Sblocca-cantieri) ha utilizzato a copertura dell'articolo 4-ter (Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso) 20 milioni di euro per l'anno 2019, 50 milioni di euro per l'anno 2020 e 50 milioni di euro per l'anno 2021 (da imputare sulla quota parte del fondo attribuita al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per euro 18 milioni per l'anno 2019, 45 milioni per l'anno 2020 e 43 milioni per l'anno 2021 e sulla quota parte del fondo attribuita al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca per euro 2 milioni per l'anno 2019, 5 milioni per l'anno 2020 e 7 milioni per l'anno 2021); a copertura dell'articolo 5-quinquies (Italia Infrastrutture Spa) 10 milioni di euro per l'anno 2019 (da imputare sulla quota parte del fondo attribuita al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti); a copertura di parte dell'onere dell'articolo 5-septies (Sistemi di videosorveglianza a tutela dei minori e degli anziani), 5 milioni di euro per l'anno 2019 e a 15 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2024 (relativa alla quota del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca);

del D.L. n. 34/2019 (cd. Crescita) ha utilizzato a copertura dell'articolo 47, comma 1-quinquies (Fondo salva-opere) 10 milioni di euro per l'anno 2019 e a 30 milioni di euro per l'anno 2020, da imputare sulla quota parte del fondo attribuita al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Infine, il CIPE, con la Delibera n. 36/2019 del 24 luglio 2019, ha approvato l'aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Anas S.p.a. Nell'ambito delle nuove risorse da allocare nell'aggiornamento 2018-2019 (12,6 miliardi di euro) 2.896 milioni di euro derivano dal Fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese.

di obiettivi di risparmio per la manovra 2020 da parte del Ministero dell'economia e delle finanze e ricomprende l'importo di euro 7.263.736.421 iscritto sul capitolo 7122 del predetto Ministero destinato al Contratto di Programma – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e R.F.I. S.p.A⁸.

Con ulteriore decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 giugno 2019, ai sensi del comma 96 dell'art. 1 della legge n. 145 del 2018, sono stati assegnati al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili euro 900.000.000, per gli anni dal 2019 al 2027, per il prolungamento della linea metropolitana 5 (M5) da Milano fino al comune di Monza.

Nel complesso, quindi, fino al 2020 (cfr. Relazione al Parlamento aggiornata al 31 dicembre 2020 trasmessa dal MIT, pagg. 28/29) *“il Piano per il trasporto rapido di massa è stato finanziato, con i seguenti importi:*

- 1,397 miliardi di euro, per gli anni dal 2017 al 2025, a valere sul Fondo investimenti ex comma 140 (capitolo 7400/02). Le risorse sono completamente impegnate e sono stati erogati 119 milioni di euro fino al 31.12.2020.

- 2,388 miliardi di euro, per gli anni dal 2019 al 2033, a valere sul Fondo investimenti ex comma 1072 (capitolo 7400/03). Le risorse sono completamente impegnate.

- 1,33 miliardi di euro, per gli anni dal 2020 al 2033, a valere sul Fondo investimenti ex comma 95 (capitolo 7400/04). Tali risorse sono state ridotte, ai sensi dell'art. 213 comma 1 del DL 34 del 2020, al fine di destinare l'importo di 130 milioni di euro, per gli anni dal 2020 al 2024 alla realizzazione nel comune di Taranto di un sistema innovativo di bus rapid transit (cap. 7400/06).

A valere sul Fondo investimenti ex comma 140, è stato finanziato l'importo di euro 2.080.000, per l'anno 2017, per la realizzazione della metropolitana di Napoli - linea 1, tratta Centro direzionale-Capodichino (capitolo 7421/02). L'importo è stato impegnato in favore del Comune di Napoli.

A valere sul Fondo investimenti ex comma 95 è stato finanziato l'intervento di prolungamento della linea metropolitana 5 (M5) da Milano fino al comune di Monza, per euro 900.000.000 per gli anni dal 2019 al 2027 (capitolo 7418/04). Sono state impegnate le annualità fino al 2021 per complessivi 50 milioni di euro ed erogate al Comune di Milano le annualità 2019 e 2020 per complessivi 25 milioni di euro.

A valere sul Fondo investimenti ex comma 95 è stato finanziato il Programma di manutenzione straordinaria e interventi per la prevenzione incendi nelle metropolitane, per euro 184.964.094 per gli anni dal 2020 al 2033 (capitolo 7400/05).”

I.3.1. I “progetti in essere” finanziati con le risorse PNRR (Allegato 2 al D.M. 448/21)

Nella nota del 6 maggio 2024 l'Amministrazione, in esito a quanto richiesto in istruttoria, ha rappresentato che, per quanto riguarda gli interventi a legislazione vigente, le risorse rese disponibili dal PNRR (euro 1.400.000.000,00) sono state ripartite *“cercando di dare priorità agli interventi nelle Regioni del Mezzogiorno al fine di garantire*

⁸ Fonte: Relazione annuale MIT, www.documenti.camera.it aggiornata al 31 dicembre 2020.

quanto più possibile ad una riduzione del divario territoriale nell'offerta di tali sistemi di trasporto"

L'individuazione degli interventi è avvenuta mediante una "selezione" *"sulla base di quelli che avevano presentato istanza ai sensi dell'Avviso n.1, finanziati con il D.M. 607/2019 e con successivi decreti ministeriali ai sensi dell'art. 2 del suddetto D.M. 607/2019"*.

L'Amministrazione non ha allegato alla nota del 6 maggio 2024 la Relazione istruttoria, né ha fornito gli elenchi di interventi e/o progetti sui quali la selezione sarebbe avvenuta.

Sono, quindi, stati esaminati i documenti disponibili sul sito web istituzionale.

Il D.M. 607/2019 ha ripartito le risorse del Fondo istituito con la legge n. 232/2016 (e rifinanziato dalla legge 205/2017, art. 1, co 1072) sulla base delle domande pervenute a seguito del c.d. Avviso n. 1 (pubblicato sul sito del Ministero in data 1° marzo 2018) ritenute ammissibili e finanziabili, elencate nell'allegato n. 1.

Potevano presentare istanza di finanziamento Città metropolitane e comuni capoluogo delle città metropolitane; comuni capoluogo di Regione; Comuni con oltre 100.000 abitanti ovvero Comuni (singolarmente o avvalendosi di convenzioni fra enti locali, ai sensi dell'art.30 del TUEL) con un numero di abitanti uguale o inferiore a 100.000, esclusivamente nell'ipotesi in cui gli interventi medesimi risolvessero gravi criticità esistenti per la mobilità pubblica relative al trasporto rapido di massa.

Gli interventi ammissibili riguardavano il rinnovo e miglioramento del parco veicolare, il potenziamento e la valorizzazione delle linee metropolitane, tranviarie e filoviarie esistenti e la realizzazione di linee metropolitane, tranviarie e filoviarie ed estensione/implementazione della rete di trasporto rapido di massa, anche con sistemi ad impianti fissi di tipo innovativo.

I criteri di valutazione delle proposte di intervento, secondo quanto riportato nell'Avviso, tenevano conto della coerenza dell'intervento con gli strumenti di pianificazione (per i comuni i PUMS e per le città metropolitane i PSM e i PUMS; nel caso di mancanza di PUMS per la città metropolitane, il riferimento era al PUMS del comune capoluogo); la soddisfazione della domanda di mobilità e benefici in materia di riequilibrio tra trasporto pubblico e privato; gli effetti dell'intervento in materia di risparmio energetico, impatto ambientale e riduzione di incidentalità; la redditività economico-sociale; la fattibilità tecnico-economica dell'intervento; la sostenibilità finanziaria gestionale ed amministrativa, connessa allo stato di avanzamento del progetto e dell'iter procedurale di approvazione; la possibilità di avviare il progetto in tempi certi, connessa al grado di maturità e condivisione del progetto stesso; l'eventuale disponibilità di cofinanziamenti a fondo perduto o con finanza di progetto.

Nell'allegato n. 2 del medesimo D.M. sono elencati dieci progetti per i quali l'art. 2 prevedeva la possibilità di presentare, entro il 30 aprile 2020, integrazioni documentali al fine di superare talune carenze riscontrate in istruttoria. Il comma 3 dell'articolo 2, poi, prevede che tali interventi *"qualora ritenuti idonei all'assegnazione del contributo statale, sono considerati prioritari ai fini del riparto delle risorse di cui all'art. 1, comma 95, della L. 145/2018"*.

Si evince, poi, dalle premesse del D.M. n. 464 del 22 novembre 2021 che *“le risorse di cui all’articolo 1, comma 95 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, in relazione alle quali è stato pubblicato l’Avviso n. 2, sono state interamente assegnate per la copertura degli interventi di cui all’articolo 2 del decreto ministeriale 27 dicembre 2019, n. 607, considerati dal decreto medesimo prioritari ai fini del riparto delle risorse in argomento”*.

Alla luce della precisazione fatta dall’Amministrazione circa la nozione di “progetti in essere” (nella nota del 6 maggio 2024, infatti, è stato chiarito che, con riferimento alla misura in esame -e difformemente da quanto di regola avviene “in ambito PNRR”, ove si considerano “in essere” i progetti avviati alla data del 1.2.2020- sono stati ritenuti rientrare nella indicata definizione anche quelli meramente oggetto di finanziamento alla medesima data) sono stati comparati gli elenchi dei progetti di cui agli allegati 1 e 2 del D.M. 607/2019 e quelli dell’allegato 2 del D. M. 448/21, constatando che tutti gli interventi compresi in quest’ultimo rientrano anche in uno di quelli allegati al D.M. 607/19.

Per l’individuazione di quelli da rifinanziare con le risorse PNRR l’Amministrazione ha utilizzato (così nella nota 6.5.2024) *“una procedura standardizzata che segue una specifica analisi approfondita e qualitativa, secondo i seguenti criteri:*

- *Fattibilità tecnico-economica della proposta con riferimento alla valutazione della qualità del progetto, al confronto del costo unitario dell’infrastruttura con il costo unitario di sistemi di trasporto simili, alla giustificazione delle scelte progettuali e all’analisi dei trasporti;*
- *Sostenibilità finanziaria, gestionale e amministrativa del processo di approvazione e valutazione della capacità di attivazione del progetto*
- *Efficacia dell’investimento e redditività economico-sociale in termini di soddisfazione della domanda di mobilità, riequilibrio tra trasporto pubblico e privato, effetti di risparmio energetico, impatto ambientale, riduzione degli incidenti e benefici socioeconomici.”*

Le “Istruzioni tecniche per la selezione dei progetti PNRR” emanate dal MEF (ottobre 2021) in relazione alla valutazione dei progetti richiedono, in verità, (pag. 29) la previa esplicitazione di *“appositi “criteri di valutazione/classificazione” dei progetti che debbano ispirarsi a regole e criteri generali per misurare l’apporto degli stessi all’attuazione degli Investimenti nel Piano”*, individuando tra questi:

“- efficacia dell’operazione: il “criterio generale” intende verificare la capacità del progetto di contribuire al raggiungimento del/i target assegnato/i alla misura di riferimento nei tempi indicati dal cronogramma di intervento e comunque in coerenza con il cronoprogramma attuativo della misura individuato dal responsabile di misura;

- efficienza del progetto: intende verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi con il minimo consumo possibile di risorse e comunque nel rispetto dei costi medi per interventi analoghi;

- utilità del progetto: intende verificare la convenienza per la “comunità” di riferimento; ovvero misurare quanto gli impatti del progetto rispondano effettivamente ed equamente ai bisogni socioeconomici, ambientali e culturali del contesto di riferimento;

- *sostenibilità/durabilità del progetto: il criterio intende verificare la capacità del progetto di sostenersi nel tempo e nelle successive fasi di gestione e attuazione*".

Il medesimo documento, poi, indica ulteriori criteri, specifici per il PNRR:

- *particolare rispondenza della proposta progettuale con le finalità proposte nella Scheda di dettaglio della Componente del PNRR;*
- *positivo apporto del progetto alle finalità previste e al raggiungimento di milestone e target associati alla Scheda di dettaglio della Missione/Componente attuata tramite il bando/avviso pubblico;*
- *contributo del progetto al raggiungimento di ulteriori indicatori di particolare rilievo per l'Amministrazione responsabile (indicatori di risultato e di realizzazione);*
- *criteri valutativi specifici per i progetti che richiedono, nella fase di affidamento dei servizi progettuali, ad es.: il certificato di parità di genere a carico dei soggetti privati (in particolare con riferimento alla Missione 5);*
- *criteri valutativi specifici per i progetti che favoriscono lo sviluppo di politiche giovanili ovvero che prevedono tra gli obiettivi benefici diretti e indiretti alle future generazioni;*
- *(ove pertinente) criteri valutativi (punteggi) che favoriscono la localizzazione degli investimenti nel Mezzogiorno*"⁹.

Se, quindi, i criteri applicati dall'Amministrazione per l'individuazione dei "progetti in essere" da finanziare appaiono, in larga misura, in linea con quelli di carattere generale enunciati nelle Istruzioni, non altrettanto può dirsi con quelli specifici per il PNRR, necessariamente da porre in relazione ai contenuti della misura e alle sue condizionalità.

Va, comunque, evidenziato che nella ripartizione delle risorse è stato tenuto conto della c.d. "quota sud": dei 1.400.000.000 euro disponibili, 673.728.287,00 euro (pari al 48,12%) finanziano progetti allocati al centro-nord mentre 726.271.713 euro (pari al 51,78%) sono destinati a progetti allocati al sud.

Va infine segnalato che tra gli interventi inseriti all'Allegato 2 del D.M. 448/2021 ve ne sono due che risultano essere stati precedentemente inclusi in altri piani di finanziamento, e precisamente l'intervento della Ferrovia Circumetnea, inserito nel PSC MIT 2014-2020¹⁰, e l'intervento del Comune di Taranto, finanziato direttamente

⁹ Nel "Focus" viene evidenziato che "Nel rispetto dei principi generali del PNRR enunciati in premessa l'avviso dovrà prevedere: • criteri di ammissibilità delle proposte progettuali rivolti a garantire che gli interventi finanziati non arrechino danno significativo agli obiettivi ambientali, in coerenza con l'art. 17 del Regolamento RRF "Do No Significant Harm" (DNSH); • criteri di valutazione delle proposte progettuali in modo da valutare il contributo al conseguimento degli obiettivi climatici e alla transizione digitale; • criteri di valutazione delle proposte progettuali in modo da valutare il pieno rispetto della parità di genere e del gender equality; • criteri di valutazione delle proposte progettuali in modo da valutare la partecipazione, il coinvolgimento, la protezione e valorizzazione dei giovani garantendo che gli obiettivi diretti e indiretti delle iniziative arrechino beneficio alle future generazioni; • criteri di valutazione delle proposte progettuali in modo da valutare il superamento dei divari territoriali".

¹⁰ L'intervento è incluso nell'area tematica "Mobilità urbana" n. 7_05 del PSC MIT 2014-2020, nel quale si sottolinea che "la mobilità nelle aree urbane è tra le priorità dell'Unione Europea in quanto nelle città vive più del 70% della popolazione europea, si produce l'85% del PIL, sono concentrati il 40% delle emissioni di

con D.L. 34 del 19.05.2020¹¹, mediante risorse a valere sul Fondo di cui ai commi 95 e 96 dell’art. 1 della legge n. 145/2018.

In relazione a tali interventi l’Amministrazione ha rappresentato “che comunque, rispondono alle condizionalità e agli obiettivi della Misura e hanno seguito un’istruttoria analoga in sede di valutazione circa l’ammissibilità del progetto”.

Si riproduce di seguito l’Allegato 2 al D.M. 448/21.

Allegato 2 – Interventi a legislazione vigente

ENTE BENEFICIARIO	DENOMINAZIONE INTERVENTO	CUP	SISTEMA	KM LINEA	COSTO AMMISSIBILE	FINANZ. AMMESSO PNRR	ALTRO FINANZ. EU	FINANZ. RISORSE NAZIONALI O ALTRE	OGV	ULTIMAZIONI INTERVENTO
COMUNE DI BERGAMO	LINEA TRAMVIARIA T2 DELLA VALLE BREMBANA, BERGAMO - VILLA D'ALMÉ	H21D18000120001	TRANVIA	9,8	178.629.102,00	50.000.000,00		128.629.102,00	31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI BOLOGNA	PRIMA LINEA TRAMVIARIA DI BOLOGNA (LINEA ROSSA)	F31F19000110001	TRANVIA	15	511.324.369,22	151.023.817,66		360.300.551,56	31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI FIRENZE	SISTEMA TRAMVIARIO DI FIRENZE LINEA 3 (II LOTTO) - TRATTA LIBERTÀ - BAGNO A RIPOLI (3.2.1)	H41B05000350001	TRANVIA	7,2	284.235.778,80	150.000.000,00		134.235.778,80	31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI GENOVA	SISTEMA DEGLI ASSI DI FORZA PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL COMUNE DI GENOVA	B31E20000230001	FILOVIA	40,5	471.645.087,12	173.728.287,00		297.916.800,12	31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI RIMINI	2° STRALCIO "TRASPORTO RAPIDO COSTIERO" (METRO MARE): TRATTA RIMINI FS-RIMINI FIERA	D91E20000170001	FILOVIA	4,2	48.976.182,34	48.976.182,34			31/12/2023	30/06/2026
ROMA CAPITALE	TRANVIA VIALE PALMIRO TOGLIATTI (TRANVIA TOGLIATTI)	J81F19000890001	TRANVIA	8	184.256.600,00	100.000.000,00		84.256.600,00	31/12/2023	30/06/2026
TOTALE C.NORD						673.728.287,00				
FCE	FERROVIA CIRCUMETNEA MISTERBIANCO - PATERNÒ: TRATTA MISTERBIANCO - BELPASSO	C91D17000020001	METRO	3,2	115.000.000,00	115.000.000,00			31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI PALERMO	SISTEMA TRAM PALERMO – FASE II TRATTE D, E2, F, G E PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO	D71D18000520001	TRANVIA	19,7	481.271.713,00	481.271.713,00			31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI TARANTO	BUS RAPID TRANSIT NEL COMUNE DI TARANTO (linea blu)	E51D20001110001	BUSVIA	23,8	130.000.000,00	130.000.000,00			31/12/2023	30/09/2024
TOTALE SUD						726.271.713,00				
TOTALE						1.400.000.000,00				

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”. Le politiche infrastrutturali individuate sono finalizzate a “favorire la creazione di sistemi di mobilità intermodali, migliorando il trasporto passeggeri e merci, riducendo i costi e tenendo elevati i livelli di efficienza e di sostenibilità ambientale e migliorando l’accessibilità e la mobilità interna”, colmando il “gap rispetto alle principali città europee in termini di qualità dell’aria, congestione, qualità della mobilità e di fruibilità dei trasporti”. Tra queste, il rilancio dei sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane e tram), attraverso “Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari” e il “rinnovo del parco mezzi per il trasporto pubblico locale, regionale e interregionale” (potenziamento e il miglioramento del servizio di trasporto pubblico attraverso interventi infrastrutturali, interventi tecnologici e interventi di rinnovo del materiale rotabile). L’intervento a cui si fa riferimento nel testo fa capo alla scheda F 7_05_29 per un importo di euro 115.000.000,00.

¹¹ Art. 213: “1. Al fine di ridurre la congestione nel comune di Taranto e nelle aree limitrofe, per agevolare la mobilità dei cittadini, è autorizzata la spesa di 130 milioni di euro in favore del comune di Taranto per la realizzazione di un sistema innovativo di bus rapid transit, ivi comprese le attività di progettazione e altri oneri tecnici, di cui 5 milioni per l'anno 2020, 10 milioni per l'anno 2021, 35 milioni per l'anno 2022, 40 milioni per l'anno 2023 e 40 milioni per l'anno 2024. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n.145, relativamente alle risorse iscritte nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il finanziamento dei sistemi di trasporto rapido di massa.”

I.3.2 I “nuovi progetti” (Allegato 1 al D.M. 448/2021)

I “nuovi progetti” a cui assegnare le risorse sono stati individuati *prevalentemente* (così nelle premesse del D.M.448/21) nell’ambito di quelli proposti dagli Enti Locali ai sensi dell’“AVVISO n. 2 per la presentazione di istanze per accesso alle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi”, pubblicato sul sito del Ministero in data 16 maggio 2019 dalla Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi e finalizzato all’allocazione delle risorse stanziato per il Fondo c.d. rilancio (L.145/2018, art. 1, comma 95 e 96) individuando il termine del 31.12.2019 per la presentazione delle istanze, successivamente posticipato fino al 15.1.2021.

Analogamente a quanto previsto dall’Avviso n. 1 di cui al precedente paragrafo, potevano presentare istanza di finanziamento le Città metropolitane e i comuni capoluogo delle città metropolitane; i Comuni capoluogo di Regione; i Comuni con oltre 100.000 abitanti; i Comuni (singolarmente o avvalendosi di convenzioni fra enti locali, ai sensi dell’art.30 del TUEL) con un numero di abitanti uguale o inferiore a 100.000 (esclusivamente nell’ipotesi in cui gli interventi medesimi risolvessero gravi criticità esistenti per la mobilità debitamente argomentate), nonché le Regioni titolari di servizi di trasporto rapido di massa non delegati agli Enti Locali.

Oggetto dell’istanza era il finanziamento di Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi (STIF) destinati al Trasporto Rapido di Massa (TRM), quali metropolitane, tranvie, filovie e sistemi assimilabili, nonché di tutti gli altri sistemi ad impianti fissi, anche di tipo innovativo, che mantenessero detto requisito.

Tenuto conto degli sviluppi tecnologici del settore erano stati, infatti, riconosciuti quale naturale evoluzione dei sistemi filoviari (oggetto delle precedenti misure di finanziamento) altri sistemi di trasporto caratterizzati da una via attrezzata con postazioni di ricarica ai terminali e/o lungo linea per il transito di autobus elettrici (busvie elettriche), purché caratterizzati nell’ora di punta da “carico massimo” di almeno 900 pass/h/direzione e velocità commerciali non inferiori ai 13 km/h in caso di servizio in ambito urbano.

Erano ammissibili a finanziamento gli interventi inquadrabili nei seguenti sottoprogrammi:

- 1) Rinnovo e miglioramento del parco veicolare di STIF destinati al TRM (purché si trattasse di veicoli filoviari propriamente detti e destinati a reti esistenti, con esclusione di veicoli nuovi a batteria);
- 2) Potenziamento e valorizzazione di STIF esistenti destinati al TRM;
- 3) Realizzazione di nuove linee ed estensione di linee esistenti ad implementazione della rete di STIF destinati al TRM.

Per quanto riguarda l’assegnazione delle risorse messe a disposizione dal PNRR per i nuovi interventi (euro 2.200.000.000,00), l’Amministrazione ha proceduto, anche in questo caso, dapprima suddividendo le istanze presentate ai sensi dell’Avviso 2 in due gruppi su base territoriale (Centro-Nord e Sud) ai fini di ripartire omogeneamente sul territorio le risorse finanziarie (cfr. nota MIT 6.5.2024) e, successivamente, procedendo per gradi di esclusione secondo i seguenti criteri:

- *insufficiente qualità e completezza del progetto di fattibilità tecnica ed economica;*
- *mancata “robustezza” dell’analisi trasportistica;*
- *mancata rispondenza dell’intervento alle previsioni di domanda (errata scelta di sistema).*

Gli interventi risultanti da questa prima selezione sono, poi, stati esaminati:

- dando priorità a quelli afferenti al sottoprogramma 3 in quanto, oltre a produrre i benefici ambientali, obiettivo della Missione, contribuiscono al superamento del gap infrastrutturale che il settore del TRM in Italia ha rispetto al resto d’Europa;
- verificando il rispetto delle tempistiche e delle condizionalità previste dal PNRR.

Gli interventi per il Centro-Nord così individuati sono stati successivamente integrati con altre istanze non afferenti al sottoprogramma 3, e, *“acquisita documentazione equivalente a quella dell’Avviso n.2”*, con ulteriori istanze (Sistema E-BRT Dalmine- Bergamo, Tramvia 7 Bausan-Villapizzone e la relativa fornitura di n.14 Tram) di concerto con la Struttura Tecnica di missione, in qualità, all’epoca, di soggetto responsabile dell’attuazione del PNRR per conto del MIT.

Con i medesimi procedimenti e criteri sono stati valutati gli interventi per il Sud, per i quali, stante il fatto che con i progetti afferenti al sottoprogramma 3 non sarebbero state utilizzate tutte le risorse disponibili, è stato fatto ricorso ad altri interventi di cui ai sottoprogrammi 1 e 2.

Anche per questa categoria di progetti risulta rispettata la c.d. “quota sud”, essendo stati destinati a progetti allocati al sud euro 981.463.764,45 (pari al 44,61 % delle risorse disponibili) ed euro 1.218.536.264,55 (pari al 53,39%).

Si riproduce di seguito l’Allegato 1 al D.M. 448/21.

ENTE BENEFICIARIO	DENOMINAZIONE INTERVENTO	CUP	SISTEMA	KM LINEA	COSTO AMMISSIBILE	FINANZ. AMMESSO P N	ALTRO FINANZ. EU	FINANZ. RISORSE NAZIONALI ALI O	OGV	ULTIMAZIONE INTERVENTO
COMUNE DI BERGAMO	EBRT BERGAMO - DALMINE	H11B21006730001	BUSVIA	15,5	80.000.000,00	80.000.000,00			31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI BOLOGNA	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA SECONDA LINEA TRANVIARIA DI	F31D21000020001	TRANVIA	6,2	222.142.224,26	222.142.224,26			31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI FIRENZE	LINEA TRANVIARIA 4.2: TRATTA LE PIAGGE-CAMPI BISENZIO	H11I12000010002	TRANVIA	5	222.485.838,60	222.485.838,60			31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI GENOVA	LINEA METROPOLITANA: COMPLETAMENTO DELLA STAZIONE DI CORVETTO	B86E05000000004	METRO	-	43.899.106,52	43.899.106,52			31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI MILANO	METROTRANVIA INTERQUARTIERE NORD - TRATTA FUNZIONALE NIGUARDA-CASCINA GOBBA	B42B17000130001 B42G19000140004	TRANVIA	3	50.311.472,21	50.311.472,21			31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI MILANO	TRAMVIA 7 BAUSAN - VILLAPIZZONE	B42F2000033005	TRANVIA	1,2	36.000.000,00	36.000.000,00			31/12/2023	30/06/2026

COMUNE DI NAPOLI	RINNOVO E VALORIZZAZIONE DELL'ARMAMENTO DELLA TRATTA MONTEDONZELLI-PISCINOLA	B67H2100911000 1	METRO	-	7.500.000,00	7.500.000,00			31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI NAPOLI	AMPLIAMENTO DEPOSITO MEZZI E OFFICINA DI MANUTENZIONE DELLA LINEA 1 - LOCALITÀ PISCINOLA	B61E1600079000 7	METRO	-	41.761.536,39	41.761.536,39			31/12/2023	30/06/2026
REGIONE CAMPANIA	REALIZZAZIONE DEPOSITO OFFICINA PISCINOLA DI VITTORIO LINEA METROPOLITANA EAV AVERSA PISCINOLA - 1" FASE	F61B1900060000 7	METRO	-	24.644.000,00	24.644.000,00			31/12/2023	30/06/2026
REGIONE CAMPANIA	REALIZZAZIONE DEPOSITO OFFICINA PISCINOLA DI VITTORIO LINEA METROPOLITANA EAV AVERSA PISCINOLA - 2" FASE	F91B2000111000 7	METRO	-	120.772.120,18	120.772.120,18			31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI NAPOLI	COMPLETAMENTO DELLA FLOTTA ROTABILE DI LINEA 6: FORNITURA N. 3 ELETTROTRENI	B46J9900065000 3	METRO	-	30.000.000,00	30.000.000,00			31/12/2023	30/06/2026
CITTA' METROP. NA DI NAPOLI	PROGETTO DI AMMODERNAMENTO DELLA RETE, IMPIANTI E SERVIZI AUTOFILOVIARI DELLA PROVINCIA DI NAPOLI CON INTEGRAZIONE ALLA RETE FILOVIARIA URBANA NEL TERRITORIO DI NAPOLI	PROV0000025228	FILOVIA	2,8	14.642.359,10	14.642.359,10			31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI PALERMO	SISTEMA TRAM PALERMO - FASE II - TRATTE D, E2, F, G E PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO: fornitura tram	D71D18000520001	TRANVIA	-	23.141.795,00	23.141.795,00			31/12/2023	30/06/2026
COMUNE DI TARANTO	NUOVA LINEA PORTANTE ELETTRICA RETE BRT PREVISTA DAL PUMS TARANTO - LINEA ROSSA "PAOLO VI-CIMINO"	PROV0000024843	BUSVIA	26,5	134.558.977,17	134.558.977,17			31/12/2023	30/06/2026
TOTALE SUD						981.463.735,45				
TOTALE						2.200.000.000,00				

I.4. La revisione del Piano

Ai sensi della Decisione di esecuzione del Consiglio (CID) dell’8 luglio 2021, l’Investimento “*punta a realizzare 11 km di rete destinata alla metropolitana, 85 km di rete destinata ai tram, 120 km di filovie e 15 km di funivie*” nelle seguenti città: Bari, Bologna, Catania, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Padova, Palermo, Perugia, Pozzuoli, Rimini, Roma, Taranto e Trieste, con le tempistiche riassunte nel seguente schema:

Numero sequenziale	Misura correlata (riforma o investimento)	Traguardo / obiettivo	Denominazione	Indicatori qualitativi (per i traguardi)	Indicatori quantitativi (per gli obiettivi)			Calendario indicativo per il conseguimento		Descrizione di ogni traguardo e obiettivo
					Unità di misura	Riferimento	Valore-obiettivo	Trimestre	Anno	
M2C2-24	Investimento 4.1 - Rafforzamento mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie) – Investimento 4.2 - Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)	Traguardo	Aggiudicazione di (tutti gli) appalti pubblici per la realizzazione di piste ciclabili, metropolitane, filovie e funivie in aree metropolitane	Notifica dell'aggiudicazione di (tutti gli) appalti pubblici per la realizzazione di piste ciclabili, metropolitane, filovie e funivie in aree metropolitane	N/A	N/A	N/A	T4	2023	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di piste ciclabili, metropolitane, filovie e funivie in aree metropolitane.
M2C2-25	Investimento 4.2 - Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)	Obiettivo	Numero di km di infrastruttura di trasporto pubblico T1	N/A	Numero	0	25	T3	2024	Costruzione di almeno 25 km di infrastruttura di trasporto pubblico. I progetti devono essere realizzati nelle aree metropolitane di Perugia, Pozzuoli e Trieste.
M2C2-26	Investimento 4.2 - Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)	Obiettivo	Numero di km di infrastruttura di trasporto pubblico T2	N/A	Numero	25	231	T2	2026	Costruzione di almeno 206 km di infrastruttura di trasporto pubblico. La ripartizione indicativa per modo di trasporto è la seguente:
										- metropolitana 11 km; - tram 85 km; - filovie 120 km; - funivie 15 km. I progetti devono essere realizzati nelle aree metropolitane di Roma, Genova, Firenze, Palermo, Bologna, Rimini, Napoli, Milano, Bari, Catania, Pozzuoli, Padova, Perugia, Taranto e Trieste.

Fonte: CID 8.7.2021, Annex

Già in sede di prima assegnazione, tuttavia, il D.M. 448/2021 aveva individuato 38 interventi, di cui 29 per nuovi progetti e 9 a legislazione vigente, coinvolgenti 14 Comuni (Bari, Bergamo, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Padova, Palermo, Perugia, Rimini, Roma, Taranto, Trieste), n. 2 Città metropolitane (Napoli e Catania, quest'ultima di concerto con FCE-Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea) e la Regione Campania, per un totale di 18 Soggetti attuatori.

Come si evince dalle premesse del D.M. n. 448 del 16 novembre 2021 (e confermato dall'Amministrazione con la nota 6.5.2024) era stato necessario sostituire l'intervento previsto nell'area di Pozzuoli -che necessitava di un approfondimento istruttorio di carattere ambientale non compatibile con le tempistiche del PNRR- con

un altro intervento nel Comune di Taranto al fine di garantire il raggiungimento dell'obiettivo di 25 km di costruzione di linee al 30.09.2024.

La misura prevedeva:

entro il **31 dicembre 2023** l'“aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici”;

entro il **30 settembre 2024** la realizzazione di almeno 25 Km di infrastruttura di trasporto pubblico nelle aree metropolitane di Perugia, Pozzuoli e Trieste;

entro il **30 giugno 2026** la realizzazione di almeno 206 km di infrastrutture di trasporto pubblico indicativamente ripartiti in 11 km di metropolitane, 85 km di tram, 120 km di filovie e 15 km di funivie.

Il Comune di Palermo, con nota del 17 aprile 2023, e la Città Metropolitana di Napoli, con nota in data 1 dicembre 2023, hanno comunicato l'impossibilità di conseguire l'obiettivo previsto dalla prima *milestone* europea M2C2-24 (“aggiudicazione degli appalti”) entro la data prevista (T4/23: dicembre 2023), rispettivamente per gli interventi “Sistema Tram Palermo – Fase II Tratte D, E2, F, G e parcheggi di interscambio” (intervento “a legislazione vigente”) e “Progetto di ammodernamento della rete, impianti e servizi autofiloviari della provincia di Napoli con integrazione alla rete filoviaria urbana nel territorio di Napoli” (“nuovo intervento”).

Conseguentemente, si è resa necessaria la rimodulazione del piano di riparto - e del relativo perimetro dei progetti finanziati - al fine di garantire il conseguimento delle *milestone* e dei *target* associati alla linea di investimento.

Le modifiche, apportate con il decreto ministeriale n. 345 del 2023, hanno riguardato:

- per i nuovi interventi, in sostituzione di quello della Città Metropolitana di Napoli, è stato inserito l'intervento del Comune di Padova “Linea tranviaria SIR3: tratta Stazione – Voltabarozzo”, le cui risorse sono destinate a garantire l'adeguamento della flotta esistente ai fini dell'interoperabilità sulla rete e coprire i costi addizionali generati dal rispetto delle condizionalità previste dal PNRR non originariamente previsti (principio DNSH);
- per gli interventi a legislazione vigente, è stato inserito l'intervento del Comune di Firenze “Linea 2 Tratta 2 Variante alternativa al centro storico”.

Il quadro finanziario complessivo della misura M2C2-4.2, a seguito di tale revisione, risulta quindi essere il seguente:

Categoria	D.M. di ripartizione delle risorse	Titolo intervento	Soggetto Attuatore	Area geografica	Quota Sud (%)	Finanziamento TOTALE Progetto (€)	Finanziamento PNRR (€)	Finanziamento FOI (€)
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA E BRT TRA COMUNI DI BERGAMO E DALMINE	COMUNE DI BERGAMO	Nord	-	84.096.048,22	80.000.000,00	4.096.048,22
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEA TRANVIARIA COMUNE BOLOGNA COMUNE CASTELMAGGIORE SECONDARIA TRANVIARIA DI BOLOGNA	COMUNE DI BOLOGNA	Nord	-	272.197.353,92	222.142.224,26	50.055.129,66
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO LINEA 4 IL LOTTO TRATTAPAGGE - CAMPIBISENZIO (4.2)	COMUNE DI FIRENZE	Centro	-	283.445.790,16	222.485.838,60	48.987.156,25
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	COMPLETAMENTO DELLA STAZIONE DI CORVETTO	COMUNE DI GENOVA	Nord	-	56.244.065,52	43.899.106,52	6.880.519,20
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	METROTRANVIA INTERQUARTIERE NORD - TRATTA FUNZIONALE NIGUARDA-CASCINAGO BBALOTTO 3	COMUNE DI MILANO	Nord	-	43.707.900,00	28.363.179,74	2.496.480,72
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	METROTRANVIA INTERQUARTIERE NORD - TRATTA FUNZIONALE NIGUARDA-CASCINAGO BBALOTTO 4	COMUNE DI MILANO	Nord	-	25.875.100,00	21.948.292,47	832.160,24
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	TRAM 7 BAUSAN - BOVISAFNM - VILLAPIZZONE FS	COMUNE DI MILANO	Nord	-	50.000.000,00	36.000.000,00	13.116.401,77
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	FORNITURA DI 14 TRAM BIDIREZIONALI A SERVIZIO DELLA LINEA TRANVIARIA 7	COMUNE DI MILANO	Nord	-	52.360.000,00	52.360.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	PIANO DEI TRASPORTI LINEA CIRCOLARE 90-91 SEDE RISERVATA DAP.ZZAZVATTARIAP.ZZASTUPARICH	COMUNE DI MILANO	Nord	-	23.400.000,00	9.000.000,00	1.805.974,36
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	ACQUISTO DI 10 NUOVI FILOBUS DILUNGHEZZA 18 MT	COMUNE DI MILANO	Nord	-	8.800.000,00	8.800.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE DELLA LINEA TRANVIARIA SIR 2	COMUNE DI PADOVA	Nord	-	415.387.493,75	238.057.777,66	80.175.591,99
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE DELLA LINEA BUS RAPID TRANSIT (BRT) - INFRASTRUTTURAZIONE CORRIDOIO PIEVAIOLA	COMUNE DI PERUGIA	Centro	-	111.182.825,91	86.711.742,76	19.471.082,91
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	FASE (PRIMO LOTTO) FONDI PNRR DM 448/2021 - TERMINI - VENEZIA (ARGENTINA) TRATTE T1-T2	ROMA CAPITALE	Centro	-	120.000.000,00	120.000.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	CABINOVIA METROPOLITANA TRIESTE - PORTO VECCHIO - CARSO	COMUNE DI TRIESTE	Nord	-	61.977.457,19	48.768.102,54	13.209.354,65
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	SISTEMA BRT (BUS RAPID TRANSIT) PER LA CITTA' DI BARI	COMUNE DI BARI	Mezzogiorno	4,42%	159.171.170,07	159.171.170,07	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE DELLA LINEA DELLA METROPOLITANA DI CATANIA: TRATTA MISTERBIANCO - PATERNO	CITTA' METROP. DI CATANIA	Mezzogiorno	8,81%	470.486.133,05	317.071.777,54	153.414.355,51
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	COMPLETAMENTO DEL COLLEGAMENTO TRANVIARIO TRA VIA DELLA STADERA E IL DEPOSITO DIVIADELLE PUGLIE, COMUNE DI NAPOLI		Mezzogiorno	0,16%	6.600.000,00	5.700.000,00	900.000,00
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE NUOVA LINEA TRANVIARIA TRAS. GIOVANNI PIAZZA SANNAZARO, MEDIANTE RICOSTRUZIONE (Allegato 1) DELL'ARMAMENTO TRANVIARIO E DELLA RETE	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,47%	19.500.000,00	17.000.000,00	2.500.000,00
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	FORNITURA DI 5 TRAM DA 24 METRI, 3 ELEMENTI, PIANALE BASSO	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,43%	15.500.000,00	15.500.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	VALORIZZAZIONE DELLE LINEE TRANVIARIE - SOTTOSTAZIONI ELETTRICHE	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,07%	2.500.000,00	2.500.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE IMPIANTI DI SEGNALEMENTO DELLA LINEA TRANVIARIA N. 4 DI NAPOLI	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,72%	26.000.000,00	26.000.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	COMPLETAMENTO DELLA FLOTTA ROTABILE DI LINEA 1: FORNITURA DI 300 ELETTRICI	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	1,15%	41.500.000,00	41.500.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEA 1 - RINNOVO E VALORIZZAZIONE DELL'ARMAMENTO DELLA TRATTA MONTEDONZELLI - PISCINOLA	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,21%	8.700.000,00	7.500.000,00	1.200.000,00

Categoria	D.M. di ripartizione delle risorse	Titolo intervento	Soggetto Attuatore	Area geografica	Quota Sud (%)	Finanziamento TOTALE Progetto (€)	Finanziamento PNRR (€)	Finanziamento FOI (€)
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	AMPLIAMENTO DEPOSITO MEZZIE OFFICINADIMANUTENZIONE LINEA1 (LOTTO 2)	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	1,16%	67.221.820,03	41.761.536,39	25.460.283,64
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	DEPOSITO OFFICINAFERROVIARIO - LOCALITA'PISCINOLA- LINEAMETROPOLITANAEAV - AVERSAPISCINOLA-FASE 1 REGIONE CAMPANIA	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,68%	24.644.000,00	24.644.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	DEPOSITO OFFICINAFERROVIARIO - LOCALITA'PISCINOLA- LINEAMETROPOLITANAEAV - AVERSAPISCINOLA-FASE 2 REGIONE CAMPANIA	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	3,35%	120.772.120,18	120.772.120,18	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	COMPLETAMENTO DELLAFLOTTAROTABILE DILINEA6: FORNITURAN. 3 ELETTROTRENI	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,83%	30.000.000,00	30.000.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	ISTEMATRAM PALERMO -FASE II- TRATTE D, E2, F, GE PARCHEGGIDIINTERSCAMBIO: FORNITURAMATERIALE	COMUNE DI PALERMO	Mezzogiorno	0,64%	23.141.795,00	23.141.795,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEAROSSA PAOLO VI-CIMINO DELLARETE BUS RAPID TRANSIT	COMUNE DI TARANTO	Mezzogiorno	3,74%	163.866.287,34	134.558.977,17	29.307.310,17
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEATRANVIARIAT2 DELLAVALLE BREMBANABERGAMO - VILLAD'ALME'	COMUNE DI BERGAMO	Nord	-	205.045.536,92	100.000.000,00	26.416.434,92
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEATRANVIARIATERRITORIO COMUNALE PRIMALINEATRANVIARIADIBOLOGNA-LINEAROSSA.	COMUNE DI BOLOGNA	Nord	-	511.324.369,00	398.822.272,70	0
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	SISTEMATRAMVIARIO FIORENTINO LINEA3 ILOTTOTRATTALIBERTA' - BAGNO ARIPOLI (3.2.1	COMUNE DI FIRENZE	Centro	-	447.067.568,36	150.000.000,00	71.841.307,42
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	SISTEMAASSIDIFORZATRASPORTO PUBBLICO	COMUNE DI GENOVA	Nord	-	498.251.029,62	350.000.000,00	26.605.942,50
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE TRASPORTO RAPIDO COSTIERO -2 TRATTARIMINIES/ RIMINIFIERA	COMUNE DI RIMINI	Nord	-	53.873.800,57	48.976.182,34	4.897.618,23
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	TRANVIAVIALE PALMIRO TOGLIATTI	ROMA CAPITALE	Centro	-	194.256.600,00	100.000.000,00	10.000.000,00
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE DELL INTERVENTO FERROVIACIRCUMETNEAMISTERBIA NCO PATERNO': TRATTAMISTERBIANCO (Allegato 2) BELPASSO	GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIACIRCUMETNEA	Mezzogiorno	3,19%	138.000.000,00	115.000.000,00	23.000.000,00
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE DELLALINEABLU DELLARETE BRT PREVISTADAL PUMS	COMUNE DI TARANTO	Mezzogiorno	3,61%	138.791.431,83	130.000.000,00	8.791.431,83
Nuovi progetti	D.M. n. 345 del22.12.2023	LINEASIR3 -TRATTASTAZIONE - VOLTABAROZZO	COMUNE D IPADOVA	Nord	-	92.301.015,30	14.642.359,10	0
Legislazione vigente	D.M. n. 345 del22.12.2023	LINEA2 TRATTA2 VARIANTE ALTERNATIVAAL CENTRO STORICO	COMUNE DI FIRENZE	Centro	-	67.319.801,98	7.201.544,96	0
TOTALE					33,64%	5.134.508.513,92	3.600.000.000,00	625.460.584,19

La misura in esame è stata, infatti, interessata dal processo di revisione del PNRR avviato, nel corso del 2023, ai sensi di quanto previsto dall’art. 21 del Regolamento (UE) 2021/241.

In particolare, le modifiche approvate con la Decisione di esecuzione del Consiglio ECOFIN dell’8 dicembre 2023, hanno riguardato:

- L’eliminazione dalla descrizione dei target del riferimento alle città e alla tipologia di trasporto, al fine di garantire una maggiore flessibilità nel raggiungimento degli obiettivi;
- La modifica della milestone M2C2-24, rendendola esclusivamente riferibile all’Investimento M2C2-4.2, in linea con le altre milestone del Piano, nonché

relativa alle aggiudicazioni per le nuove infrastrutture, come da tabella qui di seguito riprodotta:

Numero sequenziale	Misura correlata (riforma o investimento)	Traguardo/obiettivo	Denominazione	Indicatori qualitativi (per i traguardi)	Indicatori quantitativi (per gli obiettivi)			Calendario indicativo per il conseguimento		Descrizione di ogni traguardo e obiettivo
					Unità di misura	Riferimento	Valore-obiettivo	Trimestre	Anno	
M2C2-24	Investimento 4.2 - Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)	Traguardo	Aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di metropolitane, linee di tram, filovie e funivie in aree metropolitane	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici	N/A	N/A	N/A	T4	2023	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di progetti infrastrutturali secondo le modalità indicate nella descrizione della misura.

Fonte: CID Ecofin 8 dicembre 2023, Annex

- La trasformazione del *target* M2C2-25 in *milestone* con medesima scadenza T3/2024, in particolare a causa dei ritardi imputabili all'aumento del costo dei materiali da costruzione, che hanno comportato inevitabili slittamenti nell'avvio delle procedure di aggiudicazione (e, di conseguenza, nell'inizio dei lavori). A tale proposito l'Amministrazione ha rappresentato che *“per effetto dell'aumento dei prezzi, alcuni Soggetti attuatori hanno dovuto rivedere i quadri economici degli interventi al fine di non compromettere l'aggiudicazione entro il 31 dicembre 2023. Questa fattispecie ha portato 13 Soggetti attuatori (per 19 progetti) a presentare istanza di accesso al Fondo per le opere indifferibili di cui all'Articolo 26, comma 7, del D.L. n. 50/2022. L'importo complessivo assegnato agli interventi della misura, secondo le diverse finestre temporali, è pari a circa 580 milioni di euro”*. Le infrastrutture la cui ultimazione era prevista entro il T3/2024 sono state associate al *target* M2C2-26; alla *milestone* in argomento è stata, invece, associata l'aggiudicazione della fornitura di 85 rotabili e dei lavori di 5 interventi per l'ammodernamento;
- L'inserimento di ulteriori *target* afferenti all'Investimento M2C2-4.2, anch'essi con scadenza T2/2026, al fine di fornire una più chiara declinazione delle tipologie di interventi finanziati, ovvero il potenziamento del materiale rotabile e delle relative infrastrutture e degli impianti tecnologici, oltre alla realizzazione di nuove infrastrutture di rete.

La tabella riprodotta di seguito evidenzia le modifiche apportate e le nuove scadenze europee:

Numero sequenziale	Misura correlata (riforma o investimento)	Traguardo/ obiettivo	Denominazione	Indicatori qualitativi (per i traguardi)	Indicatori quantitativi (per gli obiettivi)			Calendario indicativo per il conseguimento		Descrizione di ogni traguardo e obiettivo
					Unità di misura	Riferimento	Valore-obiettivo	Trimestre	Anno	
M2C2-25	Investimento 4.2 - Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)	Traguardo	Aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per l'acquisto di materiale rotabile a emissioni zero e per interventi di ammodernamento delle infrastrutture del trasporto rapido di massa	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici	N/A	N/A	N/A	T3	2024	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per l'acquisto di almeno 85 unità di materiale rotabile a emissioni zero e per almeno 5 interventi di ammodernamento delle infrastrutture del trasporto rapido di massa, secondo le modalità indicate nella descrizione della misura
M2C2-25 bis	Investimento 4.2 - Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)	Obiettivo	Almeno 5 interventi per l'ammodernamento delle infrastrutture del trasporto rapido di massa		Numero	0	5	T2	2026	Completamento di almeno 5 interventi per l'ammodernamento delle infrastrutture del trasporto rapido di massa (secondo le modalità indicate nella descrizione della misura). Al termine dei lavori, le infrastrutture interessate dovranno essere operative o accessibili (in funzione del tipo di infrastruttura).
M2C2-25 ter	Investimento 4.2 - Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)	Obiettivo	Acquisto di almeno 85 unità di materiale rotabile per il trasporto rapido di massa		Numero	0	85	T2	2026	Acquisto di almeno 85 unità di materiale rotabile a emissioni zero per il trasporto rapido di massa nelle aree metropolitane, secondo le modalità indicate nella descrizione della misura.
M2C2-26	Investimento 4.2 - Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)	Obiettivo	Numero di km di infrastruttura di trasporto pubblico	N/A	Km	0	231	T2	2026	Realizzazione di almeno 231 km di infrastruttura di trasporto pubblico nelle aree urbane funzionali, secondo le modalità indicate nella descrizione della misura.

Fonte: CID Ecofin, Annex

Nella Decisione Ecofin del 8 dicembre 2023 la misura è, quindi, così descritta:
“L'obiettivo della misura è aumentare l'uso del trasporto rapido di massa, favorendo il trasferimento modale dal trasporto in automobile al trasporto pubblico.

L'investimento si propone di:

- *realizzare nuove linee di trasporto rapido di massa ed estendere quelle esistenti per un totale di almeno 231 km. L'elenco dei progetti deve includere almeno 96 km di linee di metropolitana o tram e almeno 135 km di filovie o funivie;*

- *modernizzare le infrastrutture del trasporto rapido di massa, per esempio in termini di digitalizzazione. Gli interventi prevedono l'ammodernamento delle stazioni e dei binari delle metropolitane, dei sistemi di segnalamento della rete ferroviaria o tramviaria e dei depositi dei mezzi pubblici;*

- *acquistare materiale rotabile a emissioni zero per il trasporto rapido di massa.*

Gli interventi contemplati dalla misura provengono da due diversi inviti a manifestare interesse (macrogruppi):

a) avviso 1 (termine ultimo nel 2020): realizzazione di almeno sette interventi nelle aree metropolitane, tra cui Roma, Genova, Firenze, Palermo, Bologna e Rimini;

b) avviso 2 (termine ultimo a gennaio 2021): realizzazione di almeno 21 interventi nelle aree metropolitane, tra cui Roma, Firenze, Napoli, Milano, Palermo, Bari, Bologna, Catania, Padova, Perugia e Taranto.

Nelle infrastrutture ammissibili sia alla costruzione che all'ammodernamento sarà impiegato materiale rotabile a emissioni zero (vale a dire linee di metropolitana, linee tranviarie, filovie e/o funivie). L'investimento non prevede la costruzione o l'ammodernamento di strade”.

Di seguito si riporta una tabella riassuntiva, suddivisa per investimento, dei target fisici associati alle nuove scadenze europee:

Categoria ai sensi D.M. MEF 06.08.2021	D.M. di ripartizione delle risorse	Titolo intervento	Soggetto Attuatore	Area geografica	Quota Sud (%)	CUP	Finanziamento TOTALE Progetto (€)	Finanziamento PNRR (€)	Finanziamento FOI (€)	Categoria	Tipologia	Target km	Target unità materiale rotabile	Target interventi di upgrading	M2C2 -24 (T4-2023)	M2C2 -25 (T3-2024)	M2C2 -25bis (T2-2026)	M2C2 -25ter (T2-2026)	M2C2 -26 (T2-2026)
nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA EBRT TRA I COMUNI DI BERGAMO E DALMINE	COMUNE DI BERGAMO	Nord	-	H11B21006730001	84.096.048,22	80.000.000,00	4.096.048,22	Busvia	Infrastruttura	15,5			X				X
nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEA TRANVIARIA COMUNE BOLOGNA COMUNE CASTELMAGGIORE SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA	COMUNE DI BOLOGNA	Nord	-	F31D21000020001	272.197.353,92	222.142.224,26	50.055.129,66	Tranvia	Infrastruttura	6,2			X				X
nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO LINEA4 II LOTTO TRATTA PIAGGE - CAMPIBISENZIO (4.2)	COMUNE DI FIRENZE	Centro	-	H91J12000770005	283.445.790,16	222.485.838,60	48.987.156,25	Tranvia	Infrastruttura	5,0			X				X
nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	COMPLETAMENTO DELLA STAZIONE DI CORVETTO	COMUNE DI GENOVA	Nord	-	B31B21011680001	56.244.065,52	43.899.106,52	6.880.519,20	Metro	Upgrading			1		X	X		

Categ oria ai sensi D.M. MEF 06.08.2 021	D.M. di ripartizione delle risorse	Titolo intervento	Soggetto Attuatore	Area geografi ca	Quota Sud (%)	CUP	Finanziamento TOTALE Progetto (€)	Finanziamento PNRR (€)	Finanziamento FOI (€)	Categoria	Tipologi a	Target km	Target unità materi ale rotabi le	Tar get inte rve nti di upg radi ng	M2C2 -24 (T4- 2023)	M2C2 -25 (T3- 2024)	M2C2 -25bis (T2- 2026)	M2C2 -25ter (T2- 2026)	M2C2 -26 (T2- 2026)
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	METROTRANVI A INTERQUARTIE RE NORD - TRATTA FUNZIONALE NIGUARDA- CASCINA GOBBA LOTTO 3	COMUNE DI MILANO	Nord	-	B44D22000070005	43.707.900,00	28.363.179,74	2.496.480,72	Tranvia	Infrastru ttura	3,0			X				X
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	METROTRANVI A INTERQUARTIE RE NORD - TRATTA FUNZIONALE NIGUARDA- CASCINA GOBBA LOTTO 4	COMUNE DI MILANO	Nord	-	B44D22000100005	25.875.100,00	21.948.292,47	832.160,24	Tranvia	Infrastru ttura	vedi ID INF.4a			X				X
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	TRAM 7 BAUSAN - BOVISAFNM - VILLA PIZZONE FS	COMUNE DI MILANO	Nord	-	B44D22000100005	50.000.000,00	36.000.000,00	13.116.401,77	Tranvia	Infrastru ttura	1,2			X				X
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	FORNITURA DI14 TRAM BIDIREZIONALI A SERVIZIO DELLA LINEA TRANVIARIA 7	COMUNE DI MILANO	Nord	-	F40J21000050001	52.360.000,00	52.360.000,00	0	Tranvia	Fornitur a		14			X		X	
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	PIANO DEI TRASPORTI LINEA CIRCOLARE 90- 91 SEDE RISERVATA DA P.ZZA ZAVATTARI A P.ZZA STUPARICH	COMUNE DI MILANO	Nord	-	B44E07000120004	23.400.000,00	9.000.000,00	1.805.974,36	Filovia	Infrastru ttura	1,0			X				X

Categ oria ai sensi D.M. MEF 06.08.2 021	D.M. di ripartizione delle risorse	Titolo intervento	Soggetto Attuatore	Area geografi ca	Quota Sud (%)	CUP	Finanziamento TOTALE Progetto (€)	Finanziamento PNRR (€)	Finanziamento FOI (€)	Categoria	Tipologi a	Target km	Target unità materi ale rotabi le	Tar get inte rve nti di upg radi ng	M2C2 -24 (T4- 2023)	M2C2 -25 (T3- 2024)	M2C2 -25bis (T2- 2026)	M2C2 -25ter (T2- 2026)	M2C2 -26 (T2- 2026)
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	ACQUISTO DI 10 NUOVI FILOBUS DI LUNGHEZZA18 MT	COMUNE DI MILANO	Nord	-	F40E19000030008	8.800.000,00	8.800.000,00	0	Filovia	Fornitur a		10			X		X	
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZION E DELLA LINEA TRANVIARIA SIR 2	COMUNE DI PADOVA	Nord	-	H94I19000130004	415.387.493,75	238.057.777,66	80.175.591,99	Tranvia	Infrastru ttura	17,5	15		X	X		X	X
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021 R	REALIZZAZION E DELLA LINEA BUS RAPID TRANSIT (BRT) - INFRASTRUTTU RAZIONE CORRIDOIO PIEVAIOLA	COMUNE DI PERUGIA	Centro	-	C91B21006380001	111.182.825,91	86.711.742,76	19.471.082,91	Busvia	Infrastru ttura	13,0	10		X	X		X	X
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	FASE (PRIMO LOTTO) FONDI PNRR DM 448/2021_TERMI NI-VENEZIA (ARGENTINA)T RATTE T1-T2	ROMA CAPITALE	Centro	-	J81J20000290001	120.000.000,00	120.000.000,00	0	Tranvia	Infrastru ttura	2,2			X				X
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	CABINOVIA METROPOLITA NA TRIESTE - PORTO VECCHIO - CARSO	COMUNE DI TRIESTE	Nord	-	F91B21005050001	61.977.457,19	48.768.102,54	13.209.354,65	Impianto a funne	Infrastru ttura	4,2			X				X
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	SISTEMA BRT (BUS RAPID TRANSIT) PER LA CITTA' DI BARI	COMUNE DI BARI	Mezzogi orno	4,42%	J91B21002850001	159.171.170,07	159.171.170,07	0	Busvia	Infrastru ttura	16,1			X				X

Categ oria ai sensi D.M. MEF 06.08.2 021	D.M. di ripartizione delle risorse	Titolo intervento	Soggetto Attuatore	Area geografi ca	Quota Sud (%)	CUP	Finanziamento TOTALE Progetto (€)	Finanziamento PNRR (€)	Finanziamento FOI (€)	Categoria	Tipologi a	Target km	Target unità materi ale rotabi le	Tar get inte rve nti di upg radi ng	M2C2 -24 (T4- 2023)	M2C2 -25 (T3- 2024)	M2C2 -25bis (T2- 2026)	M2C2 -25ter (T2- 2026)	M2C2 -26 (T2- 2026)
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZION E DELLA LINEA DELLA METROPOLITA NA DI CATANIA: TRATTA MISTERBIANCO - PATERNO'	CITTA' METROP. DI CATANIA	Mezzogi orno	8,81%	C91G20000560006	470.486.133,05	317.071.777,54	153.414.355,51	Metro	Infrastru ttura	12,2			X				X
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	COMPLETAMEN TO DEL COLLEGAMENT O TRANVIARIO TRAVIA DELLA STADERA E IL DEPOSITO DI VIA DELLE PUGLIE	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogi orno	0,16%	B61B21004930001	6.600.000,00	5.700.000,00	900.000,00	Tranvia	Infrastru ttura	1,3			X				X
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZION E NUOVA LINEA TRANVIARIA TRA S. GIOVANNI E PIAZZA SANNAZARO, MEDIANTE RICOSTRUZION E (Allegato 1) DELL'ARMAME NTO TRANVIARIO E DELLA RETE	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogi orno	0,47%	B61B21004920001	19.500.000,00	17.000.000,00	2.500.000,00	Tranvia	Infrastru ttura	2,8			X				X
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	FORNITURA DI N. 5 TRAM DA 24 METRI, 3 ELEMENTI, PIANALE BASSO	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogi orno	0,43%	B60J21000070001	15.500.000,00	15.500.000,00	0	Tranvia	Fornituri a		5			X		X	

Categ oria ai sensi D.M. MEF 06.08.2 021	D.M. di ripartizione delle risorse	Titolo intervento	Soggetto Attuatore	Area geografi ca	Quota Sud (%)	CUP	Finanziamento TOTALE Progetto (€)	Finanziamento PNRR (€)	Finanziamento FOI (€)	Categoria	Tipologi a	Target km	Target unità materi ale rotabi le	Tar get inte rve nti di upg radi ng	M2C2 -24 (T4- 2023)	M2C2 -25 (T3- 2024)	M2C2 -25bis (T2- 2026)	M2C2 -25ter (T2- 2026)	M2C2 -26 (T2- 2026)
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	VALORIZZAZIO NE DELLE LINEE TRANVIARIE - SOTTOSTAZION I ELETTRICHE	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogi orno	0,07%	B67H21009120001	2.500.000,00	2.500.000,00	0	Tranvia	Upgradi ng			1		X	X		
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZION E IMPIANTI DI SEGNALAMENT O DELLA LINEA TRANVIARIA N. 4 DI NAPOLI	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogi orno	0,72%	B61B21004880001	26.000.000,00	26.000.000,00	0	Tranvia	Upgradi ng			1		X	X		
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	COMPLETAMEN TO DELLA FLOTTA ROTABILE DI LINEA 1: FORNITURA DI NUMERO 3 ELETTROTRENI	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogi orno	1,15%	B69H13000230002 PNRR DM 448/2021	41.500.000,00	41.500.000,00	0	Metro	Fornitur a		4			X		X	
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEA 1 - RINNOVO E VALORIZZAZIO NE DELL'ARMAME NTO DELLATRATTA MONTE DONZELLI - PISCINOLA	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogi orno	0,21%	B67H21009110001	8.700.000,00	7.500.000,00	1.200.000,00	Metro	Upgradi ng			1		X	X		
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	AMPLIAMENTO DEPOSITO MEZZI E OFFICINA DI MANUTENZION E LINEA1 (LOTTO 2)	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogi orno	1,16%	B61E16000790007	67.221.820,03	41.761.536,39	25.460.283,64	Metro	Upgradi ng			1		X	X		

Categ oria ai seni D.M. MEF 06.08.2 021	D.M. di ripartizione delle risorse	Titolo intervento	Soggetto Attuatore	Area geografi ca	Quota Sud (%)	CUP	Finanziamento TOTALE Progetto (€)	Finanziamento PNRR (€)	Finanziamento FOI (€)	Categoria	Tipologi a	Target km	Target unità materi ale rotabi le	Tar get inte rve nti di upg radi ng	M2C2 -24 (T4- 2023)	M2C2 -25 (T3- 2024)	M2C2 -25bis (T2- 2026)	M2C2 -25ter (T2- 2026)	M2C2 -26 (T2- 2026)
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	DEPOSITO OFFICINA FERROVIARIO - LOCALITA' PISCINOLA - LINEA METROPOLITA NA E AV - AVERSA PISCINOLA - FASE 1 REGIONE CAMPANIA	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogi orno	0,68%	F61B19000600007	24.644.000,00	24.644.000,00	0	Metro	Upgradi ng			1		X	X		
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	DEPOSITO OFFICINA FERROVIARIO - LOCALITA' PISCINOLA - LINEA METROPOLITA NA E AV - AVERSA PISCINOLA - FASE 2 REGIONE CAMPANIA	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogi orno	3,35%	F91B20001110007	120.772.120,18	120.772.120,18	0	Metro	Upgradi ng			1		X	X		
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	COMPLETAMEN TO DELLA FLOTTA ROTABILE DI LINEA 6: FORNITURA N. 3 ELETTROTRENI	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogi orno	0,83%	B60I20000000001	30.000.000,00	30.000.000,00	0	Metro	Fornitur a		3			X		X	
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	SISTEMA TRAM PALERMO - FASE II-TRATTE D, E2, F, GE PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO: FORNITURA MATERIALE	COMUNE DI PALERMO	Mezzogi orno	0,64%	D71D18000520001	23.141.795,00	23.141.795,00	0	Tranvia	Fornitur a		6			X		X	

Categ oria ai sensi D.M. MEF 06.08.2 021	D.M. di ripartizione delle risorse	Titolo intervento	Soggetto Attuatore	Area geografi ca	Quota Sud (%)	CUP	Finanziamento TOTALE Progetto (€)	Finanziamento PNRR (€)	Finanziamento FOI (€)	Categoria	Tipologi a	Target km	Target unità materi ale rotabi le	Tar get inte rve nti di upg radi ng	M2C2 -24 (T4- 2023)	M2C2 -25 (T3- 2024)	M2C2 -25bis (T2- 2026)	M2C2 -25ter (T2- 2026)	M2C2 -26 (T2- 2026)
nuovi proget ti	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEA ROSSA PAOLO VI- CIMINO DELLA RETE BUS RAPID TRANSIT	COMUNE DI TARANTO	Mezzogi orno	3,74%	E51J20000070001	163.866.287,34	134.558.977,17	29.307.310,17	Busvia	Infrastru ttura	26,5	15		X	X		X	X
Legisl azione vigent e	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEA TRANVIARIA T2 DELLA VALLE BREMBANA BERGAMO - VILLA D'ALME'	COMUNE DI BERGAMO	Nord	-	H21D18000120001	205.045.536,92	100.000.000,00	26.416.434,92	Tranvia	Infrastru ttura	9,8			X				X
Legisl azione vigent e	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEA TRANVIARIA TERRITORIO COMUNALE PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA- LINEA ROSSA.	COMUNE DI BOLOGNA	Nord	-	F31F19000110001	511.324.369,00	398.822.272,70	0	Tranvia	Infrastru ttura	15,0			X				X
Legisl azione vigent e	D.M. n. 448 del16.11.2021	SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO LINEA 3 II LOTTO TRATTA LIBERTA' - BAGNO A RIPOLI (3.2.1)	COMUNE DI FIRENZE	Centro	-	H41J22000280003	447.067.568,36	150.000.000,00	71.841.307,42	Tranvia	Infrastru ttura	7,2			X				X
Legisl azione vigent e	D.M. n. 448 del16.11.2021	SISTEMA ASSI DI FORZA TRASPORTO PUBBLICO	COMUNE DI GENOVA	Nord	-	B31E20000230001	498.251.029,62	350.000.000,00	26.605.942,50	Filovia	Infrastru ttura	40,5			X				X
Legisl azione vigent e	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZION E TRASPORTO RAPIDO COSTIERO - 2 TRATTA RIMINI FS/ RIMINI FIERA	COMUNE DI RIMINI	Nord	-	D91E20000170001	53.873.800,57	48.976.182,34	4.897.618,23	Filovia	Infrastru ttura	4,2			X				X

Categ oria ai sensi D.M. MEF 06.08.2 021	D.M. di ripartizione delle risorse	Titolo intervento	Soggetto Attuatore	Area geografi ca	Quota Sud (%)	CUP	Finanziamento TOTALE Progetto (€)	Finanziamento PNRR (€)	Finanziamento FOI (€)	Categoria	Tipologi a	Target km	Target unità materi ale rotabi le	Tar get inte rve nti di upg radi ng	M2C2 -24 (T4- 2023)	M2C2 -25 (T3- 2024)	M2C2 -25bis (T2- 2026)	M2C2 -25ter (T2- 2026)	M2C2 -26 (T2- 2026)
Legisl azione vigent e	D.M. n. 448 del16.11.2021	TRANVIA VIALE PALMIRO TOGLIATTI	ROMA CAPITALE	Centro	-	J81F19000890001	194.256.600,00	100.000.000,00	10.000.000,00	Tranvia	Infrastru ttura	8,0	10		X	X		X	X
Legisl azione vigent e	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZION E DELL INTERVENTO FERROVIA CIRCUMETNEA MISTERBIANCO PATERNO': TRATTA MISTERBIANCO (Allegato 2) BELPASSO	GESTIONE GOVERNAT IVA FERROVIAC IRCUMETN EA	Mezzogi orno	3,19%	C91D17000020001	138.000.000,00	115.000.000,00	23.000.000,00	Metro	Infrastru ttura	3,2			X				X
Legisl azione vigent e	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZION E DELLA LINEA BLU DELLA RETE BRT PREVISTA DAL PUMS	COMUNE DI TARANTO	Mezzogi orno	3,61%	E51D20001110001	138.791.431,83	130.000.000,00	8.791.431,83	Busvia	Infrastru ttura	23,8			X				X
Nuovi proget ti	D.M. n. 345 del22.12.2023	LINEA SIR 3 - TRATTA STAZIONE - VOLTABAROZZ O	COMUNE D IPADOVA	Nord	-	H91F18000260005	92.301.015,30	14.642.359,10	0	Tranvia	Infrastru ttura	5,5			X				X
Legisl azione vigent e	D.M. n. 345 del22.12.2023	LINEA 2 TRATTA 2 VARIANTE ALTERNATIVA AL CENTRO STORICO	COMUNE DI FIRENZE	Centro	-	H21E03000370005	67.319.801,98	7.201.544,96	0	Tranvia	Infrastru ttura	2,2			X				X
					33,64%		5.134.508.513,92	3.600.000.000,00	625.460.584,19		37	247,1	92	7	26	17	7	10	26

Fonte: rielaborazione CdC su dati MIT

Le attività finanziate possono essere catalogate in tre categorie prevalenti di intervento:

a) "realizzazione di infrastrutture": costruzione di nuove linee o estensione di linee esistenti per i sistemi di TRM (26 progetti, di cui 9 a legislazione vigente);

b) "Upgrading delle infrastrutture": interventi di miglioramento delle stazioni e dei binari, degli impianti di segnalamento e/o dei depositi/officine (7 "nuovi progetti");

c) "fornitura di materiale rotabile a emissioni zero per il TRM" (6 "nuovi progetti").

Nella nuova formulazione del CID, la milestone M2C2-24 di aggiudicazione di tutti gli appalti afferisce ai soli interventi della categoria a), in connessione con il target finale M2C2-26, per la realizzazione di almeno 231 km di infrastrutture di sistemi di trasporto rapido di massa.

Gli interventi previsti nelle categorie b) e c) sono, invece, oggetto di una nuova milestone (M2C2-25) di aggiudicazione di tutti gli appalti con scadenza T3-2024 e due target, rispettivamente, M2C-25bis e M2C2-25ter con scadenza T2-2026.

I.5. La *milestone* europea T4 2023.

La prima scadenza europea (*milestone* M2C2-24) con scadenza 31.12.2023 (T4 - 2023) prevedeva, dopo la revisione del piano approvata con la Decisione Ecofin del 8 dicembre 2023, l'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di interventi infrastrutturali.

All'esito della rimodulazione recepita con il D.M. n. 345 del 2023 i progetti relativi alla costruzione di nuove infrastrutture risultano essere 26 e, per tutti, le procedure di aggiudicazione risultano concluse entro il 31 dicembre 2023, come da tabella che segue.

L'importo complessivo dei lavori aggiudicati è pari a 3.137.902.392,31 a fronte di un finanziamento di euro 3.161.621.441,91 (- 23.719.049,60 euro).

Codice ID	Titolo intervento	Finanziament o PNRR (€)	Notifica aggiudicazione	Data aggiudicazione	Oggetto del contratto
INF.1	REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA EBRT TRA I COMUNI DI BERGAMO E DALMINE	80.000.000,00	Delibera di Aggiudicazione n. 196 del 03.05.2023	15.06.2023	Progettazione definitiva ed esecutiva e l'esecuzione dei lavori
INF.2	LINEA TRANVIARIA COMUNE BOLOGNA COMUNE CASTELMAGGIORE SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA	222.142.224,26	Non necessita nuova gara perché previsto affidamento al contraente della Linea rossa. DD/PRO/2023/18869 + Accettazione della proposta di modifica contrattuale	14.11.2023	Affidamento dei lavori di realizzazione, in variante ai lavori della prima linea (Linea Rossa)
INF.3	SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO LINEA 4 II LOTTO TRATTA PIAGGE - CAMPI BISENZIO (4.2)	222.485.838,60	D.D. n. 5448 del 28.06.2023 D.D. n. 5646 di integrazione del 04.07.2023	28.06.2023	Affidamento congiunto della progettazione definitiva ed esecutiva, fornitura del materiale rotabile e lavori
INF.4a	METROTRANVIA INTERQUARTIERE NORD - TRATTA FUNZIONALE NIGUARDA - CASCINA GOBBA LOTTO 3	28.363.179,74	Atto di aggiudicazione MM 0052010 del 18.09.2023	18.09.2023	Progetto esecutivo ed esecuzione dei lavori
INF.4b	METROTRANVIA INTERQUARTIERE NORD - TRATTA FUNZIONALE NIGUARDA - CASCINA GOBBA LOTTO 4	21.948.292,47	Atto di aggiudicazione MM 0052010 del 18.09.2023	18.09.2023	Progetto esecutivo ed esecuzione dei lavori
INF.5	TRAM 7 BAUSAN - BOVISA FNM - VILLAPIZZONE FS	36.000.000,00	Atto di aggiudicazione MM 0071516 del 22.12.2023	22.12.2023	Affidamento AQ integrato complesso per progettazione esecutiva, con omissione del progetto definitivo, ed esecuzione lavori
INF.6	PIANO DEI TRASPORTI LINEA CIRCOLARE 90-91 SEDE RISERVATA	9.000.000,00	D.D. atto n. 11769 del 12.12.2023	12.12.2023	Affidamento dei lavori
INF.7a	REALIZZAZIONE DELLA LINEA TRANVIARIA SIR 2	238.057.777,66	Convenzione Comune Padova - APS holding s.p.a. del 10.05.2022; Delibera CdA n. 1019 del 16.11.2023 (LOTTO 1) Padova C. Agg. lotto 1	16.11.2023	Affidamento congiunto di progettazione esecutiva e lavori
INF.7b	REALIZZAZIONE DELLA LINEA TRANVIARIA SIR 2	vedi ID INF.7a	Convenzione Comune Padova - APS holding s.p.a. del 10.05.2022; Delibera CdA n. 1019 del 16.11.2023 (LOTTO 2) Padova C. Agg. lotto 2	16.11.2023	Affidamento congiunto di progettazione esecutiva e lavori
INF.8	REALIZZAZIONE DELLA LINEA BUS RAPID TRANSIT (BRT) - INFRASTRUTTURAZIONE CORRIDOIO PIEVAIOLA SETTEVALLI (LINEA CASTEL DEL PIANO FONTIVEGGE)	86.711.742,76	D.D. n. 239 del 03.02.2023 (aggiudicazione efficace in data 20.06.2023) Avviso di appalto aggiudicato atto prot. n. 197002 del 31.08.2023	31.08.2023	Affidamento congiunto della progettazione definitiva ed esecutiva, compreso il coordinamento della sicurezza e dell'esecuzione dei lavori
INF.9	1-FASE(PRIMO LOTTO) FONDI PNRR DM 448/2021_TERMINI-VENEZIA(ARGENTINA)TRATTE T1-T2	120.000.000,00	Provvedimento di aggiudicazione prot. n. 0384916 del 13.12.2023 Notifica provv. aggiudicazione, avvenuta tramite piattaforma di Invitalia S.p.A.	13.12.2023	Affidamento congiunto della progettazione e dell'esecuzione dei lavori
INF.10	CABINOVIA METROPOLITANA TRIESTE-PORTO VECCHIO-CARSO	48.768.102,54	D.D. reg. dir. n. 823/2023 del 24.03.2023	24.03.2023	Appalto integrato per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva, del coordinamento della sicurezza e l'esecuzione dei lavori

Codice ID	Titolo intervento	Finanziamento PNRR (€)	Notifica aggiudicazione	Data aggiudicazione	Oggetto del contratto
INF.11	SISTEMA BRT (BUS RAPID TRANSIT) PER LA CITTA' DI BARI	159.171.170,07	D.D. n. 20138/2023 del 21.12.2023	21.12.2023	Progettazione definitiva ed esecutiva ed esecuzione dei lavori
INF.12a	REALIZZAZIONE DELLA LINEA DELLA METROPOLITANA DI CATANIA: TRATTA MISTERBIANCO - PATERNO'	317.071.777,54	Delibera di aggiudicazione n. 61 del 07.08.2023	07.08.2023	Accordo Quadro con unico Operatore Economico per la progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori
INF.13	COMPLETAMENTO DEL COLLEGAMENTO TRANVIARIO TRA VIA DELLA STADERA E IL DEPOSITO DI VIA DELLE PUGLIE, COMPRESO LA REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA OFFICINA TRANVIARIA	5.700.000,00	D.D. n. 1064E_291223_10 del 29 dicembre 2023 Comunicazione aggiudicazione Lotto 2 - PG/2023/1055351	29.12.2023	Conclusione di n. 4 Accordi Quadro aventi ad oggetto i lavori e i lavori in appalto integrato. Lotto 2 - Completamento del collegamento tranviario tra via della Stadera e deposito via Delle Puglie, compreso la realizzazione di una nuova officina tranviaria.
INF.14	REALIZZAZIONE NUOVA LINEA TRANVIARIA TRA S. GIOVANNI E PIAZZA SANNAZARO, MEDIANTE RICOSTRUZIONE DELL'ARMAMENTO TRANVIARIO E DELLA RETE	17.000.000,00	D.D. n. 1064E_291223_09 del 29 dicembre 2023 Comunicazione aggiudicazione Lotto 1 - PG/2023/1055317	29.12.2023	Conclusione di n. 4 Accordi Quadro aventi ad oggetto i lavori e i lavori in appalto integrato. Lotto 1 - Realizzazione nuova linea tranviaria tra San Giovanni e Piazza Sannazzaro.
INF.15	LINEA ROSSA PAOLO VI-CIMINO DELLA RETE BUS RAPID TRANSIT	134.558.977,17	Avviso appalto aggiudicato del 21.12.2023 Comunicazione aggiudicazione appalto all'operatore aggiudicatario	21.12.2023	Progetto esecutivo e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione dei lavori
INF.16	LINEA TRANVIARIA T2 DELLA VALLE BREMBANA BERGAMO - VILLA D'ALME'	100.000.000,00	Avviso di aggiudicazione 2023/S 134-428041 del 14.07.2023	07.07.2023	Progettazione esecutiva, coordinamento della sicurezza, esecuzione dei lavori, fornitura e attrezzaggio dei veicoli tramviari
INF.17	LINEA TRANVIARIA TERRITORIO COMUNALE PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA - LINEA ROSSA	398.822.272,70	D.D. aggiudicazione rep. n. DD/PRO/2022/7543 Attestazione efficacia aggiudicazione D.D. rep. n. DD/PRO/2022/8685	13.05.2022	Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori
INF.18	SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO LINEA 3 II LOTTO TRATTA LIBERTA' - BAGNO A RIPOLI (3.2.1)	150.000.000,00	Richiesta di offerta per la Progettazione Esecutiva, Esecuzione Lavori, Gestione dell'esercizio e parziale finanziamento, 442649/2022	29.12.2022	Affidamento diretto sulla base della Convenzione
INF.19	SISTEMA ASSI DI FORZA TRASPORTO PUBBLICO	350.000.000,00	D.D. n. 2022-125.0.1-28 (lotto 1 e lotto 2) del 30.12.2022	30.12.2022	Procedura aperta per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori e delle forniture necessarie per la realizzazione delle opere e degli impianti di tracciato

Codice ID	Titolo intervento	Finanziamenti o PNRR (€)	Notifica aggiudicazione	Data aggiudicazione	Oggetto del contratto
INF.20	REALIZZAZIONE TRASPORTO RAPIDO COSTIERO - 2 TRATTA RIMINI FS/ RIMINI FIERA	48.976.182,34	Determinazione Amm. Unico n. 77 del 16.11.2023	16.11.2023	Appalto integrato per l'affidamento della progettazione definitiva, esecutiva e dell'esecuzione dei lavori
INF.21	TRANVIA VIALE PALMIRO TOGLIATTI	100.000.000,00	Proposta di aggiudicazione RUP Invitalia Provvedimento di aggiudicazione Invitalia Notifica provv. Aggiudicazione, avvenuta tramite piattaforma di Invitalia S.p.A.	27.12.2023	Affidamento congiunto progettazione e lavori
INF.12b	REALIZZAZIONE DELL INTERVENTO FERROVIA CIRCUMETNEA MISTERBIANCO PATERNO' : TRATTA MISTERBIANCO BELPASSO	115.000.000,00	Delibera di aggiudicazione n. 61 del 07.08.2023	07.08.2023	Accordo Quadro con unico Operatore Economico per la progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori
INF.22	REALIZZAZIONE DELLA LINEA BLU DELLA RETE BRT PREVISTA DAL PUMS	130.000.000,00	Determinazione n. Reg. Generale 5984 del 27.07.2023; Avviso di aggiudicazione del 31.07.2023	27.07.2023	Affidamento congiunto dei servizi tecnici di progettazione esecutiva e lavori
INF.23	LINEA SIR3 - TRATTA STAZIONE - VOLTABAROZZO	14.642.359,10	Delibera CdA n. 943 del 04.03.2022	04.03.2022	Procedura aperta per appalto integrato per affidamento progettazione esecutiva ed esecuzione di lavori
INF.24	LINEA 2 TRATTA 2 VARIANTE ALTERNATIVA AL CENTRO STORICO	7.201.544,96	Deliberazione n. DG/2022/00301	21.06.2022	Affidamento diretto sulla base della Convenzione
Totale categoria "Infrastrutture"		3.161.621.441,91			

Da un punto di vista quantitativo la *milestone*, quindi, può dirsi conseguita: alla data di chiusura dell'istruttoria relativa al presente rapporto era ancora in corso la fase di *assessment* da parte della Commissione europea circa il soddisfacente raggiungimento di tale traguardo ai sensi dell'art.24 del Regolamento (UE) 2021/241.

A tale proposito l'Amministrazione ha rappresentato che (cfr. "report di avanzamento investimenti/riforme con milestone M2C2 24" alla data del 28 dicembre 2023 prodotto in allegato alla nota 6 maggio 2024):

a) Quanto alla condizionalità "L'obiettivo della misura è aumentare l'uso del trasporto rapido di massa, favorendo il trasferimento modale dal trasporto in automobile al trasporto pubblico", "sia l'Avviso 1 che l'Avviso 2, nell'ambito dei quali sono stati individuati gli interventi cui assegnare le risorse di cui al D.M. n. 448/2021, consideravano tra gli elementi per la valutazione delle proposte presentate dagli Enti Locali la soddisfazione della domanda di mobilità e i benefici in materia di riequilibrio tra trasporto pubblico e privato. Le evidenze di tali valutazioni sono quindi presenti nelle analisi costi/benefici allegate ai progetti presentati dai suddetti Enti in sede di istanza di finanziamento. La documentazione progettuale allegata alle richieste di finanziamento è stata trasmessa alla Commissione europea in sede di formulazione delle proposte per la Misura";

b) Quanto alla condizionalità "L'investimento si propone di: realizzare nuove linee di trasporto rapido di massa ed estendere quelle esistenti per un totale di almeno

231 km. L'elenco dei progetti deve includere almeno 96 km di linee di metropolitana o tram e almeno 135 km di filovie o funivie", *"l'elenco degli interventi consistenti nella realizzazione di infrastrutture con i relativi km di linea sono riportati negli allegati al D.M. n. 448/2021 e al nuovo D.M. n. 345/2023; il suddetto Decreto è stato oggetto di rimodulazione per tener conto delle modifiche apportate alla Misura, inclusa la ripartizione per categoria prevalente di intervento. Il D.M. n. 345/2023 individua complessivi n. 26 interventi di realizzazione infrastruttura, per un totale di 239,4 km. Questi interventi sono suddivisi tra 5 tipologie di sistemi: metro, tram, filovie, busvie e funivie"*;

c) Quanto alla condizionalità *"Gli interventi contemplati dalla misura provengono da due diversi inviti a manifestare interesse (macrogruppi): a) avviso 1 (termine ultimo nel 2020): realizzazione di almeno sette interventi nelle aree metropolitane, tra cui Roma, Genova, Firenze, Palermo, Bologna e Rimini; b) avviso 2 (termine ultimo a gennaio 2021): realizzazione di almeno 21 interventi nelle aree metropolitane, tra cui Roma, Firenze, Napoli, Milano, Palermo, Bari, Bologna, Catania, Padova, Perugia e Taranto", "gli interventi sono stati individuati prevalentemente all'esito di n. 2 "Avvisi di presentazione istanze per l'accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa", pubblicati sul sito del Ministero nel 2018 e 2019, e con scadenza rispettivamente nel 2020 e 2021. Gli enti pubblici locali hanno presentato le istanze con le proposte progettuali, sulla base dei rispettivi fabbisogni. Per gli interventi dell'Avviso 1 l'elenco delle istanze presentate dagli Enti è riportato nella Relazione istruttoria n. 5820 del 07.08.2019. Per gli interventi dell'Avviso 2 l'elenco è riportato nell'allegato 1 alla nota DGTPL n. 806 del 03.02.2021"*;

d) Quanto alla condizionalità *"Nelle infrastrutture ammissibili sia alla costruzione che all'ammodernamento sarà impiegato materiale rotabile a emissioni zero (vale a dire linee di metropolitana, linee tranviarie, filovie e/o funivie). L'investimento non prevede la costruzione o l'ammodernamento di strade", "l'elenco delle infrastrutture con i relativi sistemi di trasporto sono riportati negli Allegati al Decreto Ministeriale MIT n. 345/2023. Dalle descrizioni delle principali attività, desumibili dalla documentazione tecnica, si può evincere il rispetto della condizionalità, prevedendo l'uso e l'incentivo di materiale rotabile a zero emissioni, prevalentemente ad alimentazione elettrica. Gli interventi non prevedono la costruzione di nuove strade. Tuttavia, la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa, i cui lavori si svolgono a livello superficiale della pavimentazione stradale, potranno considerare opere accessorie volte, a titolo esemplificativo, a ridisegnare marciapiedi; progettare nuove fermate, con l'abbattimento delle barriere per i diversamente abili, ridefinire le piattaforme stradali, riqualificare aree verdi, proteggere i percorsi dei sistemi di trasporto, riqualificare la viabilità interessata dai nuovi percorsi"*.

Le condizionalità relative agli interventi di *upgrading* e fornitura non trovano applicazione con riferimento alla scadenza in esame, essendo invece oggetto della milestone M2C2 25 (in scadenza al T3/24).

Con riferimento, invece, alla specifica condizionalità prevista, per la *milestone* in esame, dagli *Operational arrangements* (*"The call is expected to target potential beneficiaries based on needs. It is expected that the deployment of measures related to technical assistance would contribute to this aim"*)¹², l'Amministrazione ha dichiarato che *"gli Enti locali hanno*

¹² Cfr. Recovery and resilience facility. Operational arrangements between the European Commission and Italy del 22.12.2021, www.italiadomani.gov.it

rappresentato un proprio fabbisogno attraverso la presentazione di istanze progettuali. Le istruzioni fornite nell'ambito dell'Avviso 1 e dell'Avviso 2 richiedevano agli stessi di indicare la rappresentazione dello stato di fatto e la descrizione degli scenari di riferimento e di progetto per la valutazione degli interventi proposti, con particolare riguardo alla domanda e all'offerta di servizi di trasporto pubblico (quali ad esempio il rinnovo e miglioramento del parco veicolare e il potenziamento e valorizzazione delle linee metropolitane, tranviarie e filoviarie esistenti)”

Relativamente alla attività di assistenza è stato rappresentato che “il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha beneficiato del supporto tecnico operativo di Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. nelle attività di assistenza tecnica rese disponibili dal MEF anche in favore dei Soggetti attuatori degli investimenti del PNRR. Tale supporto è dettagliato in un apposito Piano delle attività, che include tra gli investimenti oggetto di supporto il presente investimento. In particolare, l'obiettivo principale è stato quello di rafforzare il monitoraggio dell'attuazione, supportando l'Unità di Missione nell'analisi delle procedure e nell'individuazione e risoluzione delle eventuali problematiche rilevate dai Soggetti attuatori. L'assistenza tecnica, nel dettaglio, si è focalizzata sulla raccolta e l'analisi dei fabbisogni, anche tramite l'organizzazione di sessioni informative dedicate per illustrare i principi da utilizzare nella compilazione dei cronoprogrammi e per il caricamento dei dati su ReGiS. E' stato, altresì, garantito supporto nell'analisi delle condizionalità previste dal PNRR. Cassa Depositi e Prestiti ha fornito supporto soprattutto nei casi di problemi di natura tecnica e/o amministrativa, tra cui l'analisi del framework normativo nazionale e comunitario nonché di redazione dei documenti per agevolare il completamento delle procedure amministrative, con particolare riferimento alle procedure di affidamento. Sono stati supportati i Responsabili unici del procedimento, ai quali è stata garantita una formazione e un aggiornamento attraverso l'iniziativa chiamata "PNRR Academy" e una assistenza nel monitoraggio delle scadenze. Al fine di dare continuità all'attuazione degli investimenti la convenzione e il piano sono stati stipulati sia per il 2022 che per il 2023.”¹³

L'ultimo profilo di verifica del rispetto delle condizionalità della misura riguarda i c.d. “Principi trasversali” e, in particolare:

- a) Il “principio del non arrecare danno significativo all’ambiente” (Do No Significant Harm)¹⁴: all'investimento si applica il Regime 1 (che richiede il rispetto di criteri più stringenti per dimostrare il suo contributo alla mitigazione dei cambiamenti climatici). L’Amministrazione ha dichiarato che è stato rispettato dai soggetti attuatori, ai quali è stata richiesta la compilazione, con riferimento alle linee guida operative DNSH di cui alla Circolare RGS-MEF n. 33 del 13 ottobre 2022, delle schede n.5 (relativa a

¹³ In relazione al ruolo di Cassa Depositi e Prestiti, cfr. infra, Cap. Il Quadro organizzativo.

¹⁴ Il principio Do No Significant Harm (DNSH), definito ai sensi dell’art.2, comma 1, punto 6 del regolamento UE 2020/ 852, implica che gli interventi previsti dai PNRR nazionali non arrechino nessun danno significativo all’ambiente ed è fondamentale per accedere ai finanziamenti del RRF (Recovery and Resilience Facility). La sua applicazione si basa su quanto chiarito nella “Tassonomia per la finanza sostenibile” (Regolamento UE 2020/852) adottata per promuovere gli investimenti del settore privato in progetti verdi e sostenibili nonché contribuire a realizzare gli obiettivi del Green Deal.

Il MEF ha elaborato una “Guida Operativa per il rispetto del principio non arrecare danno significativo all’ambiente”, da ultimo aggiornata con circolare n. 22 del 14 maggio 2024 (www.italiadomani.gov.it) per supportare le Amministrazioni titolari e/o i soggetti attuatori nell’applicazione del principio nella varie fasi del ciclo di ogni misura (ex ante, in corso, ex post) predisponendo una serie di schede tecniche e di check list di verifica.

“interventi edili e cantieristica generica”), n.9 (relativa a “acquisto di veicoli”), n.22 (relativa a “mezzi di trasporto ferroviario”) e n.23 (relativa a “Infrastrutture per il trasporto ferroviario”). Inoltre, è stata richiesta la compilazione dell'attestazione "All. 8e - Attestazione del rispetto del principio DNSH, ai sensi dell'art. 17 del reg. UE 2020-852 nell'ambito degli interventi a valere sul PNRR" del Si.Ge.Co del Mit;

- b) “Quota sud”: come si già detto, i D.M. di ripartizione delle risorse tengono conto della localizzazione geografica degli interventi (centro-nord e mezzogiorno), mantenendo una percentuale di assegnazione di risorse al sud superiore al 40% anche successivamente alla sostituzione dei due interventi della Città metropolitana di Napoli e del Comune di Palermo con altri due ricadenti nel Comune di Padova e nel Comune di Firenze.
- c) “Tagging climate”¹⁵: come indicato dall’Amministrazione¹⁶ *“la valorizzazione del tagging climate pari al 100% è coerente con l'Allegato VI al Regolamento (UE) 2021/241, campo di intervento 073 - "Clean urban transport infrastructure". Inoltre, nel D.M. n. 448/2021, all'art. 2, co. 2, prevede che i Soggetti attuatori si impegnano ad inserire nella documentazione di gara i necessari elementi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi climatici e digitali previsti per l'investimento di competenza”*.

¹⁵ Art. 18, par. 4, lett. e) del regolamento UE n 241/2021: costituisce un elemento costitutivo del Piano *“una spiegazione qualitativa del modo in cui le misure previste dal piano per la ripresa e la resilienza sono in grado di contribuire alla transizione verde, compresa la biodiversità, o ad affrontare le sfide che ne conseguono, e che indichi se tali misure rappresentano almeno il 37 % della dotazione totale del piano per la ripresa e la resilienza sulla base della metodologia di controllo del clima di cui all'allegato VI; la metodologia è utilizzata di conseguenza per le misure che non possono essere direttamente assegnate a un campo d'intervento elencato nell'allegato VI; i coefficienti di sostegno per gli obiettivi climatici possono essere aumentati fino a un totale del 3 % delle assegnazioni del piano per la ripresa e la resilienza per i singoli investimenti al fine di tenere conto delle misure di riforma correlate che ne aumentano credibilmente l'impatto sugli obiettivi climatici, come illustrato nel piano per la ripresa e la resilienza”*; l'allegato VI indica i coefficienti per il calcolo del sostegno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici e per il calcolo del sostegno agli obiettivi ambientali in relazione alle diverse tipologie di intervento del Piano per le quali si applica il tagging.

¹⁶ Nel “report di avanzamento investimenti/riforme con milestone M2C2 24” alla data del 28 dicembre 2023 prodotto in allegato alla nota 6 maggio 2024.

- d) Principio delle pari opportunità: L'articolo 47 del D.L. 77/2021¹⁷ e le successive linee guida del Dipartimento per le pari opportunità¹⁸ disciplinano

¹⁷ L'art. 47 del Decreto Semplificazioni-bis contiene molteplici misure, obblighi e adempimenti, sia per i concorrenti sia per le stazioni appaltanti, rispetto alle quali le linee guida forniscono indicazioni operative. In particolare, riguardo a:

- a) Rapporto sulla situazione del personale, ai sensi dell'articolo 46 del decreto legislativo 11 aprile 2006, n. 198; relazione di genere sulla situazione del personale maschile e femminile; dichiarazione di regolarità sul diritto al lavoro delle persone con disabilità (**art. 47, commi 2, 3 e 3bis**: 2. *Gli operatori economici tenuti alla redazione del rapporto sulla situazione del personale, ai sensi dell'articolo 46 del decreto legislativo 11 aprile 2006, n. 198, producono, a pena di esclusione, al momento della presentazione della domanda di partecipazione o dell'offerta, copia dell'ultimo rapporto redatto, con attestazione della sua conformità a quello trasmesso alle rappresentanze sindacali aziendali e alla consigliera e al consigliere regionale di parità ai sensi del secondo comma del citato articolo 46, ovvero, in caso di inosservanza dei termini previsti dal comma 1 del medesimo articolo 46, con attestazione della sua contestuale trasmissione alle rappresentanze sindacali aziendali e alla consigliera e al consigliere regionale di parità.* 3. *Gli operatori economici, diversi da quelli indicati nel comma 2 e che occupano un numero pari o superiore a quindici dipendenti, entro sei mesi dalla conclusione del contratto, sono tenuti a consegnare alla stazione appaltante una relazione di genere sulla situazione del personale maschile e femminile in ognuna delle professioni ed in relazione allo stato di assunzioni, della formazione, della promozione professionale, dei livelli, dei passaggi di categoria o di qualifica, di altri fenomeni di mobilità, dell'intervento della Cassa integrazione guadagni, dei licenziamenti, dei prepensionamenti e pensionamenti, della retribuzione effettivamente corrisposta. La relazione di cui al primo periodo è trasmessa alle rappresentanze sindacali aziendali e alla consigliera e al consigliere regionale di parità.* 3-bis. *Gli operatori economici di cui al comma 3 sono, altresì, tenuti a consegnare, nel termine previsto dal medesimo comma, alla stazione appaltante la certificazione di cui all'articolo 17 della legge 12 marzo 1999, n. 68, e una relazione relativa all'assolvimento degli obblighi di cui alla medesima legge e alle eventuali sanzioni e provvedimenti disposti a loro carico nel triennio antecedente la data di scadenza di presentazione delle offerte. La relazione di cui al presente comma è trasmessa alle rappresentanze sindacali aziendali*);
- b) Clausole contrattuali premiali (**art. 47, commi 4 e 5**: “ 4. *Le stazioni appaltanti prevedono, nei bandi di gara, negli avvisi e negli inviti, specifiche clausole dirette all'inserimento, come requisiti necessari e come ulteriori requisiti premiali dell'offerta, di criteri orientati a promuovere l'imprenditoria giovanile, l'inclusione lavorativa delle persone disabili, la parità di genere e l'assunzione di giovani, con età inferiore a trentasei anni, e donne. Il contenuto delle clausole è determinato tenendo, tra l'altro, conto dei principi di libera concorrenza, proporzionalità e non discriminazione, nonché dell'oggetto del contratto, della tipologia e della natura del singolo progetto in relazione ai profili occupazionali richiesti, dei principi dell'Unione europea, degli indicatori degli obiettivi attesi in termini di occupazione femminile e giovanile e di tasso di occupazione delle persone disabili al 2026, anche in considerazione dei corrispondenti valori medi nonché dei corrispondenti indicatori medi settoriali europei in cui vengono svolti i progetti. Fermo restando quanto previsto al comma 7, è requisito necessario dell'offerta l'aver assolto, al momento della presentazione dell'offerta stessa, agli obblighi di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, e l'assunzione dell'obbligo di assicurare, in caso di aggiudicazione del contratto, una quota pari almeno al 30 per cento, delle assunzioni necessarie per l'esecuzione del contratto o per la realizzazione di attività ad esso connesse o strumentali, sia all'occupazione giovanile sia all'occupazione femminile.* 5. *Ulteriori misure premiali possono prevedere l'assegnazione di un punteggio aggiuntivo all'offerente o al candidato che: a) nei tre anni antecedenti la data di scadenza del termine di presentazione delle offerte, non risulti destinatario di accertamenti relativi ad atti o comportamenti discriminatori ai sensi dell'articolo 44 del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, dell'articolo 4 del decreto legislativo 9 luglio 2003, n. 215, dell'articolo 4 del decreto legislativo 9 luglio 2003, n. 216, dell'articolo 3 della legge 1° marzo 2006, n. 67, degli articoli 35 e 55-quinquies del decreto legislativo 11 aprile 2006, n. 198, ovvero dell'articolo 54 del decreto legislativo 26 marzo 2001, n. 151; b) utilizzi o si impegni a utilizzare specifici strumenti di conciliazione delle esigenze di cura, di vita e di lavoro per i*

l'attuazione del principio. L'Amministrazione ha riferito che *“è stato richiesto agli aggiudicatari (All. 8f – Attestazione rispetto ulteriori principi e condizionalità PNRR) e ai soggetti attuatori (All. 9d - All.3 Attestazione rispetto ulteriori principi e condizionalità PNRR) di rilasciare apposite attestazioni circa il rispetto degli ulteriori principi e condizionalità del PNRR, compreso il principio sulle pari opportunità”*.

propri dipendenti, nonché modalità innovative di organizzazione del lavoro; c) si impegni ad assumere, oltre alla soglia minima percentuale prevista come requisito di partecipazione, persone disabili, giovani, con età inferiore a trentasei anni, e donne per l'esecuzione del contratto o per la realizzazione di attività ad esso connesse o strumentali; d) abbia, nell'ultimo triennio, rispettato i principi della parità di genere e adottato specifiche misure per promuovere le pari opportunità generazionali e di genere, anche tenendo conto del rapporto tra uomini e donne nelle assunzioni, nei livelli retributivi e nel conferimento di incarichi apicali; d-bis) abbia, nell'ultimo triennio, rispettato gli obblighi di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68; e) abbia presentato o si impegni a presentare per ciascuno degli esercizi finanziari, ricompresi nella durata del contratto di appalto, una dichiarazione volontaria di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 dicembre 2016, n. 254.);

- c) Requisito della quota del 30 per cento di assunzioni da destinare a nuova occupazione giovanile e femminile (**art. 47, comma 4**);
- d) Deroghe all'applicazione dei dispositivi per la promozione dell'occupazione giovanile e femminile (**art. 47, comma 7**: *“Le stazioni appaltanti possono escludere l'inserimento nei bandi di gara, negli avvisi e negli inviti dei requisiti di partecipazione di cui al comma 4, o stabilire una quota inferiore, dandone adeguata e specifica motivazione, qualora l'oggetto del contratto, la tipologia o la natura del progetto o altri elementi puntualmente indicati ne rendano l'inserimento impossibile o contrastante con obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche”*);
- e) Applicazione delle penali (**art. 47, comma 6**: *“I contratti di appalto prevedono l'applicazione di penali per l'inadempimento dell'appaltatore agli obblighi di cui al comma 3, al comma 3-bis ovvero al comma 4, commisurate alla gravità della violazione e proporzionali rispetto all'importo del contratto o alle prestazioni del contratto, nel rispetto dell'importo complessivo previsto dall'articolo 51 del presente decreto. La violazione dell'obbligo di cui al comma 3 determina, altresì, l'impossibilità per l'operatore economico di partecipare, in forma singola ovvero in raggruppamento temporaneo, per un periodo di dodici mesi ad ulteriori procedure di affidamento afferenti agli investimenti pubblici finanziati, in tutto o in parte, con le risorse di cui al comma 1”*);
- f) Modelli di clausole della lex specialis relative alle condizioni necessarie per l'ammissione e alle clausole di premialità;
- g) Monitoraggio (**art. 47, comma 9**: *“I rapporti e le relazioni previste dai commi 2, 3 e 3-bis sono pubblicati sul profilo del committente, nella sezione "Amministrazione trasparente", ai sensi dell'articolo 29 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e comunicati alla Presidenza del consiglio dei ministri ovvero ai Ministri o alle autorità delegati per le pari opportunità e della famiglia e per le politiche giovanili e il servizio civile universale”*).

¹⁸ È stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 30 dicembre 2021 il DPCM recante *“Linee guida volte a favorire la pari opportunità di genere e generazionali, nonché l'inclusione lavorativa delle persone con disabilità nei contratti pubblici finanziati con le risorse del PNRR e del PNC”*, adottato dai Ministri per le pari opportunità e la famiglia e per le politiche giovanili e il servizio civile universale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e con il Ministro per le disabilità.

Il DPCM dà attuazione all'art. 47 del decreto-legge 31 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021: le Linee guida, ai sensi del comma 8 dell'art. 47, sono applicabili a tutte le tipologie di appalti e definiscono le modalità e i criteri applicativi, le misure premiali e mettono a disposizione modelli di clausole da inserire nei bandi di gara differenziati per settore, tipologia e natura del contratto o del progetto.

Con nota del 11 luglio 2024 l'Amministrazione ha dato notizia che in data 2 luglio 2024 la Commissione Europea ha formalizzato *positive preliminary assesment* circa il soddisfacente raggiungimento della Milestone M2C2 24, in attesa del parere del Comitato tecnico finanziario, il cui estratto si riporta di seguito:

Number: M2C2-24	M2C2-24, Related Measure: Investment 4.2 - Development of Rapid Mass Transport systems (metro, streetcar, BRT)	
Name of the Milestone: Award of all public contracts for the build-up of metros, tramways, trolleybus and cableway metropolitan areas		
Quantitative Indicator: Notification of the award of all public contracts		Time: Q4 2023
Context: The measure supports the construction of infrastructure for rapid mass transport systems, its upgrade, and the purchase of rolling stocks. Eligible rapid mass transport systems are metro, tramway, trolleybus, Bus Rapid Transit or cableway. Milestone M2C2-24 is the first step of the implementation of the investment 4.2. It concerns in the award of all the contracts for the build-up of infrastructure for rapid mass transport systems. The contracts awarded will lead to the completion of at least 231 km of infrastructure by Q2 2026, as foreseen by M2C2-26. Other related milestones are M2C2-25 (award of contracts for the upgrade of the infrastructure and the purchase of rolling stock by Q3 2024), M2C2-25bis (completion of at least 5 interventions of upgrade of infrastructure by Q2 2026) and M2C2-25ter (purchase of at least 85 units of rolling stock by Q2 2026).		
Evidence provided: In line with the verification mechanism set out in the Operational Arrangements, the following evidence was provided: i. Summary document duly justifying how the milestone (including all the constitutive elements) was satisfactorily fulfilled; ii. Ministerial Decree n. 448 of 16 November 2021 allocating the resources for the implementation of the investment. iii. Excel file listing projects with, among others, the following information for each project: the corresponding id number (“Codice Unico Progetto”, or CUP), the implementing authority (“soggetto attuatore”), the type of rapid mass transport, the extension (measured in km) of the infrastructure built; iv. For each of the projects, a prove of notification of award of contracts and relevant tender documents with technical specifications of the project.		

Analysis:

The justification and substantiating evidence provided by the Italian authorities covers all constitutive elements of the milestone.

Notification of the award of all public contracts for the build-up of infrastructure projects.

Italian authorities submitted documentation proving the award of contract for 244 km of rapid mass transport system infrastructure, in line with future milestone M2C2-26 (due in Q2 2026). The award of all public contracts has been evidenced by the communication by the administration to the winning contractors of the tender, “comunicazione dell’efficacia dell’aggiudicazione” (a document certifying that the winner has the requirements necessary to perform the contract and that is released after the tender award and before the signature of the contract), signed contracts or, in a few cases, the update of an existing concession agreement. In these cases, the contractual documents considered for this assessment are acts that supplement the scope of the original concession agreements signed by the municipal authorities and the contractor; the existing concession agreement already included the possibility for such extension. For all projects, Italian authorities moreover submitted the technical specifications of the project proving the compliance of the projects with the description of the milestone and of the measure.

The investment consists in: the construction of new lines and extension of existing lines of rapid mass transport systems for at least 231 km. The list of projects shall include at least 96 km of metro lanes or tramway, and at least 135 km of trolleybus, Bus Rapid Transit (BRT) or cableway.

In line with the description of the measure, the list of projects for which contracts were awarded for the build-up of infrastructure projects includes 244km of rapid mass transport system infrastructure, and in particular 96 km of metro lanes or tramway, and 148 km of trolleybus or Bus Rapid Transit (BRT).

Interventions included in this measure [...] shall target the metropolitan areas of at least Bari, Bergamo, Bologna, Catania, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Padova, Perugia, Rimini, Roma and Taranto. Metropolitan areas are meant in this measure as “functional urban areas”, as defined in the European Commission-OECD database.

The contracts related to the interventions under this measure on the build-up of infrastructure projects were awarded for 25 projects (each associated by a unique identifier) and targeted the metropolitan areas of Bari, Bergamo, Bologna, Catania, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Padova, Palermo, Perugia, Rimini, Roma, Taranto. These are all metropolitan areas in the sense of “Functional Urban Areas”, which are defined in the European Commission-OECD database and as

reported in the OECD list of functional urban areas. This measure also includes interventions on the purchase of units of rolling stock and on interventions for the upgrade of the infrastructure.

The infrastructure eligible for both construction and upgrade (namely metro lanes, tramway lines, trolleybus lanes, BRT or cableway) shall enable the operation of zero-emission rolling stock.

The projects submitted by Italy relate to the construction and upgrade of infrastructure enabling the operation of zero-emission rolling stock. Metro lanes and tramways enable the operation of zero-emission by definition. Based on the technical specifications provided for each project, it was possible to verify that: trolleybus lanes rely on overhead wires for electricity; bus rapid transit (BRT) lanes are to be equipped with slow-charging and fast-charging points, therefore enabling the operation of zero-emission buses.

The investment shall not involve the construction or upgrade of roads beyond the scope of the intervention, unless these are integral parts of the infrastructure enabling the operation of zero-emission rolling stock.

As evidenced by the technical reports accompanying the tenders for each project, the investment does not involve the construction or upgrade of roads beyond the scope of the intervention. In some cases, the interventions required the upgrade of existing roads to make space for bus stops or combine the RMTS infrastructure with bicycle lanes, or the construction of ramps or connections to existing road infrastructures to allow the circulation of zero-emission vehicles.

Commission Preliminary Assessment: Satisfactorily fulfilled

I.6. Lo stato di avanzamento della misura al 30 giugno 2024 (T2/24).

Il D.M. 448 del 16.11.2021, adottato previa intesa acquisita dalla Conferenza unificata Stato Regioni il 3 novembre 2021, nell'individuare gli interventi da ammettere a finanziamento, al fine di ridurre i tempi procedurali ha disciplinato le modalità di gestione delle risorse, di talché non è prevista la sottoscrizione di convenzioni tra Amministrazione Centrale e Soggetto attuatore, a differenza di quanto avvenuto con i finanziamenti a carico dei Fondi statali e di cui agli Avvisi 1 e 2 sopra citati.

A tal proposito, è stato chiarito che *“per gli interventi di cui all’Allegato 2 del D.M. 448/2021 (c.d. “a legislazione vigente”) l’inserimento in elenco consente ai beneficiari di usufruire delle procedure di semplificazione previste per gli interventi finanziati con le risorse del PNRR nel rispetto del vincolo relativo all’attuazione. Pertanto, salvo le disposizioni relative alle tempistiche di attuazione (OGV e ultimazione intervento), per detti interventi restano efficaci le convenzioni sottoscritte (o in corso di sottoscrizione) che stabiliscono, tra l’altro, le modalità di erogazione dei finanziamenti (in linea con le disposizioni del fondo a valere sul quale sono state assegnate le risorse”*¹⁹.

L’art. 2 del D.M. prevede che *“i soggetti beneficiari di cui agli Allegati 1 e 2 si impegnano, in relazione ai relativi interventi, a raggiungere i traguardi e gli obiettivi nel rispetto delle relative condizionalità e nei tempi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nonché delle eventuali ed ulteriori condizionalità ivi previste”* (comma1), oltre che *“a rispettare le disposizioni per la gestione, controllo e valutazione, ivi inclusi gli obblighi in materia di comunicazione e informazione previsti dall’articolo 34 del Regolamento (UE)*

¹⁹ Cfr. FAQ 6 aprile 2022, www.mit.gov.it

2021/241 e ad inserire nella documentazione di gara i necessari elementi volti a garantire il rispetto del principio di non arrecare un danno significativo come previsto dall'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852 - sistema di "Tassonomia per la finanza sostenibile" e il raggiungimento degli obiettivi climatici e digitali previsti per l'investimento di competenza" (comma 2).

Trova, poi applicazione il c.d. divieto del doppio finanziamento, in base al quale gli interventi finanziati non possono essere oggetto, per la quota ammessa a finanziamento con risorse PNRR, di altri finanziamenti (comma3: è tuttavia possibile il cofinanziamento per i costi non coperti dal contributo; in ogni caso i soggetti attuatori debbono garantire l'integrale copertura finanziaria); i soggetti attuatori possono utilizzare le risorse assegnate esclusivamente per la copertura delle spese inerenti l'intervento riportate nel Quadro Economico (comma4).

Il quadro economico di riferimento per l'erogazione dei contributi viene definito a seguito della trasmissione al Ministero (Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e della mobilità pubblica sostenibile) del progetto definitivo dell'intervento finanziato ai fini delle verifiche tecnico-economiche di competenza.

Il D.M. prevede che il progetto *"deve essere corredato di verifica ai sensi dell'articolo 26 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, qualora previsto dalla normativa vigente"* (tuttavia l'intervenuta abrogazione della disposizione rende del tutto residuale la sua applicazione; la procedura di verifica nel nuovo codice appalti è disciplinata dall'art. 42)²⁰, oltre che di compatibilità con il principio di *"non arrecare danno significativo all'ambiente"* (DNSH) di cui all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, il D.M. prevede che *"l'obbligazione giuridicamente vincolante per la realizzazione degli interventi di cui agli Allegati 1 e 2 deve essere assunta entro il 31 dicembre 2023, pena la revoca del finanziamento"*, sanzione che trova applicazione anche con riferimento al rispetto delle scadenze per l'esecuzione degli interventi riportate negli allegati (art. 3, commi 1 e 2: tuttavia le originarie scadenze sono state aggiornate, come si è visto, con il D.M. 345/2023 che ha sostituito gli allegati 1 e 2 del D.M. 448/21) e, in particolare, l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante (T4/23 per le infrastrutture e T3/24 per le forniture e l'upgrading), e l'ultimazione dei lavori e il completamento delle forniture (T2/26).

²⁰ La disposizione è stata abrogata dal D.lgs. 36/23. Il D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36 ha disposto (con l'art. 226, comma 2) che *"A decorrere dalla data in cui il codice acquista efficacia ai sensi dell'articolo 229, comma 2, le disposizioni di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016 continuano ad applicarsi esclusivamente ai procedimenti in corso. A tal fine, per procedimenti in corso si intendono: a) le procedure e i contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano stati pubblicati prima della data in cui il codice acquista efficacia; b) in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o avvisi, le procedure e i contratti in relazione ai quali, alla data in cui il codice acquista efficacia, siano stati già inviati gli avvisi a presentare le offerte; c) per le opere di urbanizzazione a scomputo del contributo di costruzione, oggetto di convenzioni urbanistiche o atti assimilati comunque denominati, i procedimenti in cui le predette convenzioni o atti siano stati stipulati prima della data in cui il codice acquista efficacia; d) per le procedure di accordo bonario di cui agli articoli 210 e 211, di transazione e di arbitrato, le procedure relative a controversie aventi a oggetto contratti pubblici, per i quali i bandi o gli avvisi siano stati pubblicati prima della data in cui il codice acquista efficacia, ovvero, in caso di mancanza di pubblicazione di bandi o avvisi, gli avvisi a presentare le offerte siano stati inviati prima della suddetta data"*.

Con riferimento al concetto di “ultimazione dei lavori” le FAQ ministeriali hanno chiarito che *“l'intervento si intende ultimato con l'emissione del Certificato di ultimazione dei lavori rilasciato dal Direttore dei lavori, ai sensi dell'Art. 12 del D.M. 7 marzo 2018, n.49”*²¹. Per quanto riguarda il collaudo, l'art. 8 del D.M. prevede che *“sarà effettuato ai sensi della legislazione vigente in materia. Il soggetto beneficiario comunica l'avvenuta approvazione degli atti di collaudo degli interventi al Ministero certificando sotto la sua esclusiva responsabilità che l'intervento è ultimato e collaudato in ogni sua parte, trasmettendo copia conforme del collaudo stesso e del relativo atto di approvazione. Almeno uno dei componenti della commissione di collaudo di cui al comma 1 dovrà essere un rappresentante del Ministero”*.

Sulle opere realizzate e i beni acquistati grava, infine, un vincolo di destinazione e di reversibilità/subentro (art. 6 D.M.) *“per un periodo non inferiore alla vita utile del sistema”*.

Come si evince dalla tabella riportata nel precedente paragrafo, per circa il 30% dei progetti, tutti aventi ad oggetto la realizzazione di opere infrastrutturali, l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante è avvenuta entro il 2022, mentre per i restanti la scadenza del 31 dicembre 2023 risulta essere stata rispettata.

Per i progetti che prevedono la fornitura di mezzi (su ruota e/o materiale rotabile) e l'*upgrading* di infrastrutture la *milestone* di aggiudicazione appalti è fissata al 30 settembre 2024.

Il quadro complessivo della misura, dopo la sua ridefinizione con D.M. 345/23 prevede la realizzazione di almeno 5 interventi di ammodernamento delle infrastrutture per il TRM (al termine le strutture dovranno essere operative o accessibili), l'acquisto di almeno 85 unità di materiale rotabile ad emissioni zero destinato al TRM e la realizzazione di almeno 231 Km di infrastruttura di TRM nelle aree metropolitane indicate nella descrizione della misura successiva alla Decisione Ecofin del 8 dicembre 2023.

Il completamento della misura è previsto, per tutte le categorie di interventi, con scadenza al 30 giugno 2026, come da tabella che segue:

²¹ Art. 12 D.M. n. 49/2018 “Regolamento recante: «Approvazione delle linee guida sulle modalità di svolgimento delle funzioni del direttore dei lavori e del direttore dell'esecuzione»: “1. Il direttore dei lavori, a fronte della comunicazione dell'esecutore di intervenuta ultimazione dei lavori, effettua i necessari accertamenti in contraddittorio con l'esecutore, elabora tempestivamente il certificato di ultimazione dei lavori e lo invia al RUP, il quale ne rilascia copia conforme all'esecutore. In ogni caso, alla data di scadenza prevista dal contratto, il direttore dei lavori redige in contraddittorio con l'esecutore un verbale di constatazione sullo stato dei lavori, anche ai fini dell'applicazione delle penali previste nel contratto per il caso di ritardata esecuzione. Qualora sia previsto nel bando e nei documenti contrattuali, il certificato di ultimazione può prevedere l'assegnazione di un termine perentorio, non superiore a sessanta giorni, per il completamento di lavorazioni di piccola entità, accertate da parte del direttore dei lavori come del tutto marginali e non incidenti sull'uso e sulla funzionalità dei lavori. Il mancato rispetto di questo termine comporta l'inefficacia del certificato di ultimazione e la necessità di redazione di nuovo certificato che accerti l'avvenuto completamento delle lavorazioni sopraindicate.

2. In sede di collaudo il direttore dei lavori:
a) fornisce all'organo di collaudo i chiarimenti e le spiegazioni di cui dovesse necessitare e trasmette allo stesso la documentazione relativa all'esecuzione dei lavori;
b) assiste i collaudatori nell'espletamento delle operazioni di collaudo;
c) esamina e approva il programma delle prove di collaudo e messa in servizio degli impianti.

Milestone e Target	scadenza	Titolo	Descrizione
Milestone M2C2-24	T4/2023	Aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di metropolitane, linee di tram, filovie e funivie in are-metropolitane	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di progetti infrastrutturali secondo le modalità indicate nella descrizione della misura
Milestone M2C2-25	T3/2024	Aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per l'acquisto di materiale rotabile a emissioni zero e per interventi di ammodernamento delle infrastrutture del trasporto rapido di massa	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per l'acquisto di almeno 85 unità di materiale rotabile a emissioni zero e per almeno 5 interventi di ammodernamento delle infrastrutture del trasporto rapido di massa.
Milestone M2C2-25 bis	T2/2026	Almeno 5 interventi per l'ammodernamento delle infrastrutture del trasporto rapido di massa	Completamento di almeno 5 interventi per l'ammodernamento delle infrastrutture del trasporto rapido di massa. Al termine dei lavori, le infrastrutture interessate dovranno essere operative o accessibili.
Milestone M2C2-25 Ter	T2/2026	Acquisto di almeno 85 unità di materiale rotabile per il trasporto rapido di massa	Acquisto di almeno 85 unità di materiale rotabile a emissioni zero per il trasporto rapido di massa nelle aree metropolitane.
Milestone M2C2-26	T2/2026	Numero di Km di infrastruttura di trasporto pubblico	Realizzazione di almeno 231 KM di infrastruttura di trasporto pubblico nelle aree urbane funzionali, secondo le modalità indicate nella descrizione della misura.

I.7.Importo e tipologia

L'obiettivo principale dell'investimento è ridurre il traffico su strada dei passeggeri che utilizzano auto private nelle aree urbane, favorendo il trasporto collettivo e contribuendo, così, alla de-carbonizzazione nel settore dei trasporti. Il *focus* principale è, quindi, sulle aree metropolitane delle maggiori città italiane per diminuire l'impatto sull'ambiente e sulla congestione delle strade.

Per raggiungere tali risultati, la Misura supporta interventi per il potenziamento di sistemi di trasporto rapido di massa, non esclusivamente per la realizzazione di

infrastrutture di rete, ma anche ma anche per il potenziamento del materiale rotabile e delle relative infrastrutture e degli impianti tecnologici (gli interventi sono, infatti, stati suddivisi in 3 macrocategorie: infrastrutture, upgrading infrastrutturale e/o tecnologico e fornitura di materiale rotabile).

L’importo complessivo della misura ammonta a 3.600 milioni di euro, di cui 2.200 milioni di euro “per nuovi progetti” e 1.400 milioni di euro per progetti “a legislazione vigente”.

Con esclusione degli interventi di fornitura (per i quali non è possibile l’accesso al FOI) per la quasi totalità degli interventi (tanto per i “nuovi progetti” quanto per quelli “a legislazione vigente”) si è reso necessario il ricorso al Fondo Opere Indifferibili: la tabella seguente offre una descrizione sintetica degli ambiti di intervento, dell’importo del progetto e della quota finanziata con risorse PNRR e della misura di accesso al FOI.

Si riporta di seguito l’elenco degli interventi suddivisi per Categoria ai sensi del DM 6.8.2021 - Nuovi progetti e a legislazione vigente -profilo finanziario:

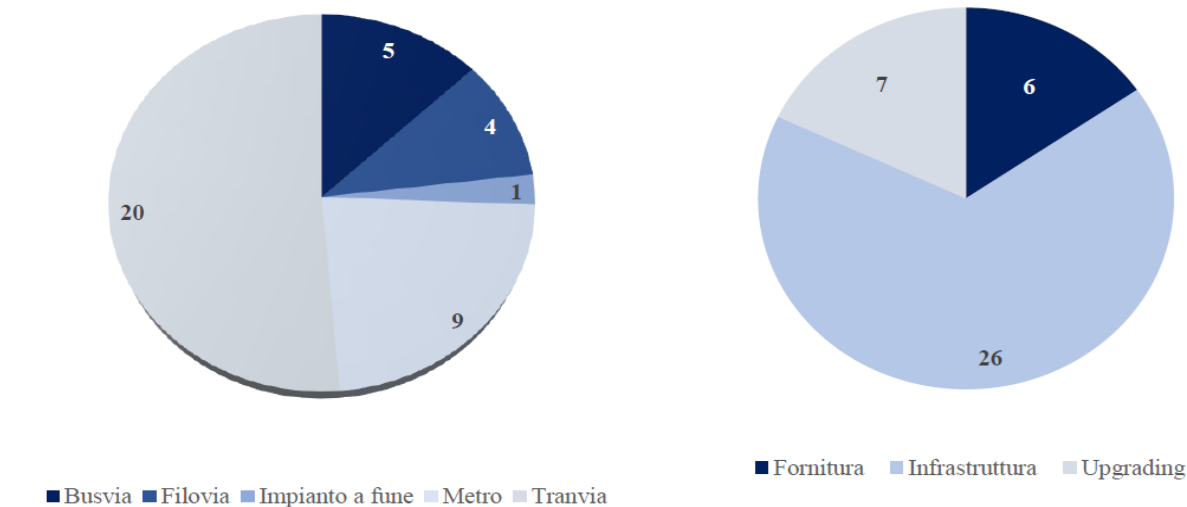
Categoria	D.M. di ripartizione delle risorse	Titolo intervento	Soggetto Attuatore	Area geografica	Quota Sud (%)	Finanziamento TOTALE Progetto (€)	Finanziamento PNRR (€)	Finanziamento FOI (€)
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA E BRT TRA I COMUNI DI BERGAMO E DALMINE	COMUNE DI BERGAMO	Nord	-	84.096.048,22	80.000.000,00	4.096.048,22
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEA TRANVIARIA COMUNE BOLOGNA - CASTELMAGGIORE - SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA	COMUNE DI BOLOGNA	Nord	-	272.197.353,92	222.142.224,26	50.055.129,66
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO LINEA 4 IL LOTTO TRATTAPAGGE - CAMPIBISENZIO (4.2)	COMUNE DI FIRENZE	Centro	-	283.445.790,16	222.485.838,60	48.987.156,25
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	COMPLETAMENTO DELLA STAZIONE DI CORVETTO	COMUNE DI GENOVA	Nord	-	56.244.065,52	43.899.106,52	6.880.519,20
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	METROTRANVIA INTERQUARTIERE NORD - TRATTAFUNZIONALE NIGUARDA - CASCINAGOBBA LOTTO 3	COMUNE DI MILANO	Nord	-	43.707.900,00	28.363.179,74	2.496.480,72
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	METROTRANVIA INTERQUARTIERE NORD - TRATTAFUNZIONALE NIGUARDA - CASCINAGOBBA LOTTO 4	COMUNE DI MILANO	Nord	-	25.875.100,00	21.948.292,47	832.160,24
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	TRAM 7 BAUSAN - BOVISAFNM - VILLAPIZZONE FS	COMUNE DI MILANO	Nord	-	50.000.000,00	36.000.000,00	13.116.401,77
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	FORNITURA DI 14 TRAM BIDIREZIONALI A SERVIZIO DELLA LINEA TRANVIARIA 7	COMUNE DI MILANO	Nord	-	52.360.000,00	52.360.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	PIANO DI TRASPORTO LINEA CIRCOLARE 90-91 SEDE RISERVATA DAP. ZAZVATTARI AP. ZAZTUPARICH	COMUNE DI MILANO	Nord	-	23.400.000,00	9.000.000,00	1.805.974,36
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	ACQUISTO DI 10 NUOVI FILOBUS DILUNGHEZZA 18 MT	COMUNE DI MILANO	Nord	-	8.800.000,00	8.800.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE DELLA LINEA TRANVIARIA S12	COMUNE DI PADOVA	Nord	-	415.387.493,75	238.057.777,66	80.175.591,99
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE DELLA LINEA ABUS RAPID TRANSIT (BRT) - INFRASTRUTTURAZIONE CORRIDOIO PIEVAIOLA	COMUNE DI PERUGIA	Centro	-	111.182.825,91	86.711.742,76	19.471.082,91
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	FASE (PRIMO LOTTO) FONDI PNRR DM 448/2021 - TERMINI - VENEZIA (ARGENTINA) TRATTE T1-T2	ROMA CAPITALE	Centro	-	120.000.000,00	120.000.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	CABINOVIA METROPOLITANA TRIESTE - PORTO VECCHIO - CARSO	COMUNE DI TRIESTE	Nord	-	61.977.457,19	48.768.102,54	13.209.354,65
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	SISTEMA BRT (BUS RAPID TRANSIT) PER LA CITTA' DI BARI	COMUNE DI BARI	Mezzogiorno	4,42%	159.171.170,07	159.171.170,07	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE DELLA LINEA DELLA METROPOLITANA DI CATANIA: TRATTA MISTERBIANCO - PATERNO	CITTA' METROP. DI CATANIA	Mezzogiorno	8,81%	470.486.133,05	317.071.777,54	153.414.355,51

Categoria	D.M. di ripartizione delle risorse	Titolo intervento	Soggetto Attuatore	Area geografica	Quota Sud (%)	Finanziamento TOTALE Progetto (€)	Finanziamento PNRR (€)	Finanziamento FOI (€)
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	COMPLETAMENTO DEL COLLEGAMENTO TRANVIARIO TRAVIADELLASTADERAE IL DEPOSITO DIVIADELLE PUGLIE,	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,16%	6.600.000,00	5.700.000,00	900.000,00
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE NUOVALINEATRANVIARIATRAS. GIOVANNIE PIAZZASANNAZARO, MEDIANTE RICOSTRUZIONE (Allegato 1) DELL'ARMAMENTO TRANVIARIO E DELLARETE	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,47%	19.500.000,00	17.000.000,00	2.500.000,00
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	FORNITURADIN. 5 TRAM DA24 METRI, 3 ELEMENTI, PIANALE BASSO	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,43%	15.500.000,00	15.500.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	VALORIZZAZIONE DELLE LINEE TRANVIARIE - SOTTOSTAZIONIELETTRICHE	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,07%	2.500.000,00	2.500.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE IMPIANTIDISEGNALAMENTO DELLALINEATRANVIARIAN. 4 DI NAPOLI	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,72%	26.000.000,00	26.000.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	COMPLETAMENTO DELLAFLOTTAROTABILE DILINEA1: FORNITURADINUMERO 3 ELETTROTRENI	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	1,15%	41.500.000,00	41.500.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEA1 -RINNOVO E VALORIZZAZIONE DELL'ARMAMENTO DELLATRATTAMONTEDONZELLI-PISCINOLA	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,21%	8.700.000,00	7.500.000,00	1.200.000,00
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	AMPLIAMENTO DEPOSITO MEZZIE OFFICINADIMANUTENZIONE LINEA1 (LOTTO 2)	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	1,16%	67.221.820,03	41.761.536,39	25.460.283,64
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	DEPOSITO OFFICINAFERROVIARIO - LOCALITA'PISCINOLA- LINEAMETROPOLITANAEAV - AVERSAPISCINOLA-FASE 1 REGIONE CAMPANIA	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,68%	24.644.000,00	24.644.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	DEPOSITO OFFICINAFERROVIARIO - LOCALITA'PISCINOLA- LINEAMETROPOLITANAEAV - AVERSAPISCINOLA-FASE 2 REGIONE CAMPANIA	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	3,35%	120.772.120,18	120.772.120,18	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	COMPLETAMENTO DELLAFLOTTAROTABILE DILINEA6: FORNITURAN. 3 ELETTROTRENI	COMUNE DI NAPOLI	Mezzogiorno	0,83%	30.000.000,00	30.000.000,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	ISTEMATRAM PALERMO -FASE II- TRATTE D, E2, F, GE PARCHEGGIDIINTERSCAMBIO: FORNITURAMATERIALE	COMUNE DI PALERMO	Mezzogiorno	0,64%	23.141.795,00	23.141.795,00	0
Nuovi progetti	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEAROSSAPAULO VI-CIMINO DELLARETE BUS RAPID TRANSIT	COMUNE DI TARANTO	Mezzogiorno	3,74%	163.866.287,34	134.558.977,17	29.307.310,17
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEATRANVIARIAT2 DELLAVALLE BREMBANABERGAMO - VILLAD'ALME'	COMUNE DI BERGAMO	Nord	-	205.045.536,92	100.000.000,00	26.416.434,92
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	LINEATRANVIARIATERRITORIO COMUNALE PRIMALINEATRANVIARIADIBOLOGN A-LINEAROSSA.	COMUNE DI BOLOGNA	Nord	-	511.324.369,00	398.822.272,70	0
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	SISTEMATRAMVIARIO FIORENTINO LINEA3 ILOTTOTRATTALIBERTA' - BAGNO ARIPOLI (3.2.1	COMUNE DI FIRENZE	Centro	-	447.067.568,36	150.000.000,00	71.841.307,42
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	SISTEMAASSIDIFORZATRASPORTO PUBBLICO	COMUNE DI GENOVA	Nord	-	498.251.029,62	350.000.000,00	26.605.942,50
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE TRASPORTO RAPIDO COSTIERO -2 TRATTARIMINIF/ RIMINIFIERA	COMUNE DI RIMINI	Nord	-	53.873.800,57	48.976.182,34	4.897.618,23
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	TRANVIAVIALE PALMIRO TOGLIATTI	ROMA CAPITALE	Centro	-	194.256.600,00	100.000.000,00	10.000.000,00
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE DELL INTERVENTO FERROVIACIRCUMETNEAMISTERBIA NCO PATERNO': TRATTAMISTERBIANCO (Allegato 2) BELPASSO	GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIACIRCUME TNEA	Mezzogiorno	3,19%	138.000.000,00	115.000.000,00	23.000.000,00
Legislazione vigente	D.M. n. 448 del16.11.2021	REALIZZAZIONE DELLALINEABLU DELLARETE BRT PREVISTADAL PUMS	COMUNE DI TARANTO	Mezzogiorno	3,61%	138.791.431,83	130.000.000,00	8.791.431,83
Nuovi progetti	D.M. n. 345 del22.12.2023	LINEASIR3 -TRATTASTAZIONE - VOLTABAROZZO	COMUNE D IPADOVA	Nord	-	92.301.015,30	14.642.359,10	0
Legislazione vigente	D.M. n. 345 del22.12.2023	LINEA2 TRATTA2 VARIANTE ALTERNATIVAAL CENTRO STORICO	COMUNE DI FIRENZE	Centro	-	67.319.801,98	7.201.544,96	0
TOTALE					33,64%	5.134.508.513,92	3.600.000.000,00	625.460.584,19

Appare evidente che, quanto a tipologia di interventi sono prevalenti quelli relativi a filovie e tramvie (29 su 39, pari al 74,35%: si veda la successiva figura 1), mentre la maggior parte degli interventi sono finalizzati alla realizzazione di nuove infrastrutture (26 su 39, pari al 66,67%: si veda la successiva figura 2: fonte: MIT).

Figura 1 - Distribuzione per tipologia³ di interventi (numero)

Figura 2 - Distribuzione per categorie di investimento prevalente (numero)



Fonte: Elaborazione Udm PNRR su dati MIT

Nelle figure che seguono è rappresentata la distribuzione territoriale degli interventi nelle Regioni del Nord, Centro e Sud per numero di interventi e per importo dei finanziamenti.

Figura 4 - Distribuzione territoriale per numero di interventi

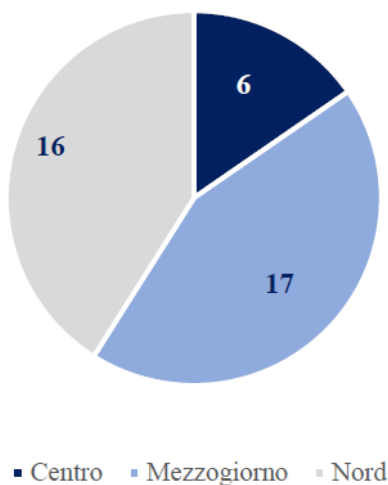
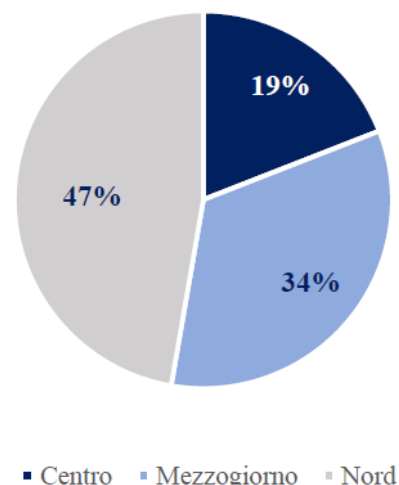


Figura 5 - Distribuzione territoriale finanziamenti



Fonte: Elaborazione Udm PNRR su dati MIT

I.8. L' "analisi costing" al 31.12.2023 e le variazioni dei quadri economici

Nel corso dell'istruttoria condotta dalla Sezione è stata acquisita una relazione avente ad oggetto l'analisi "costing" (alla data del 31.12.2023) effettuata dall'Amministrazione in occasione della rimodulazione della misura (che, si ricorderà, non ha cambiato il target fisico di realizzazione di almeno 231 km di infrastruttura).

La tabella seguente mostra l'analisi effettuata sui quadri economici dei progetti per macro-categoria di intervento e tipologia di sistemi di trasporto rapido di massa finanziato (filovia e busvia, impianti a fune, tranvia e metro), nonché il valore dei quadri economici a seguito delle modifiche derivanti dalla maturazione dei livelli progettuali e dall'aggiornamento dei prezzi regionali conseguente agli effetti del caro prezzi e caro materiali.

M2C2 I.1.4.2 Sviluppo trasporto rapido di M2C2 I.1.4.2		Costo ammesso o PNRR	Valore totale attuale dei Q.E	Somma incrementi dei Q.E.	Target da D.M.	Target aggiornato	Target al 2024	target al 2026
Infrastrutture	Filovia e Busvia	806,8	1.198,7	116,1	143,4	142,9	36,3	106,6
	impianto a fune	48,8	62,0	13,2	4,2	4,8	4,8	-
	Tranvia	1.844,0	3.032,1	280,8	98,9	98,9		98,9
	Metro	432,1	608,5	147,7	15,4	15,4	-	15,4

	Sub Totale infrastrutture	3.131,7	4.901,3	557,8	261,9	262,0	41,1	220,9
Upgrading	Filovia e Busvia	-	'-	'-	-	-	-	-
	impianto a fune	-	-	-	'-	-	-	-
	Tranvia	28,5	29,0	0,5	2,0	2,0		2,0
	Metro	238,6	424,6	186,0	5,0	5,0		5,0
	Sub Totale Upgrading	267,1	453,6	186,5	7 interventi	7 interventi	-	7 interventi
Fornitura	Filovia e Busvia	38,8	67,6	-	76,0	55,0	-	55,0
	impianto a fune	-	-	-	-	-	-	-
	Tranvia	91,0	227,4	34,1	26,0	24,0	-	24,0
	Metro	71,4	66,9	- 15,4	7,0	6,0	-	6,0
	Sub Totale Fornitura	201,2	361,9	18,7	109 unità	85 unità		85 unità
Totale mln		3.600,0	5.716,8	763,0				

È emersa l'eterogeneità dei diversi progetti finalizzati alla realizzazione di infrastrutture, legata principalmente ai differenti contesti in cui si collocano gli interventi, con conseguente disomogeneità del costo unitario, espressi in milioni di euro per chilometro (e determinato dalla tipologia di intervento, dalle caratteristiche del progetto, dal numero di ulteriori interventi migliorativi e/o connessi e dalla presenza di unità di materiale rotabile da acquistare).

La seconda categoria di interventi che prevede l'esecuzione di lavori riguarda interventi di miglioramento e, perciò, non è possibile esprimere un costo unitario su base chilometrica.

Entrambe le tipologie di interventi hanno registrato, come accennato nel paragrafo precedente, un differenziale tra i quadri economici originari e i quadri economici aggiornati, ascrivibile, principalmente, al caro prezzi dei materiali, pari a circa 744 milioni di euro, in parte coperto dal Fondo opere indifferibili (FOI), per circa 625 milioni di euro (dato aggiornato a giugno 2024).

Il medesimo ordine di ragioni dà conto dell'incremento dei quadri economici anche per gli interventi aventi ad oggetto forniture di materiale rotabile: l'impossibilità di accedere a strumenti di ristoro Fondo opere indifferibili per le infrastrutture, ha indotto i Soggetti attuatori a rivedere al ribasso i propri quadri economici, rimodulando in riduzione il numero di unità di materiale rotabile originariamente previsto.

Le tabelle che seguono forniscono il dettaglio di tali variazioni in relazione agli interventi, suddivisi per macrocategoria.

Tabella relativa alle variazioni dei quadri economici degli interventi per opere infrastrutturali:

Progetto	Soggetto attuatore (Comune / Città metropolitana)	Tipologia	Target da D.M. 448/2021 (km)	Target effettivo (km)	Importo ammesso PNRR (€mln)	Importo totale da Q.E. (€mln)	Costo unitario da Q.E. (€mln/km)	Delta Q.E. dovuto al caro prezzi (€mln)	Caratteristiche del progetto	Note
Sistema BRT Bari	Bari	Busvia	16,1	16,1	159,2	159,2	9,9	0,0	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi e la fornitura integrata del materiale rotabile	Il Soggetto attuatore sta procedendo con la pubblicazione. Q.E. aggiornato alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto.
EBRT Bergamo - Dalmine	Bergamo	Busvia	15,5	15,5	80,0	94,3	6,1	4,8	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi e la fornitura integrata del materiale rotabile	Q.E. aggiornato ai prezzi per accesso istanza FOI. Bando non ancora aggiudicato
Linea BRT - Castel del Piano - Fontivegge	Parugia	Busvia	13	12,5	86,7	111,2	8,9	20,4	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi e la fornitura integrata del materiale rotabile	Q.E. aggiornato ai prezzi per accesso istanza FOI. Bando aggiudicato, in attesa di ricevere il Q.E. aggiudicato
BRT - Linea blu	Taranto	Busvia	23,8	23,8	100,0	120,7	5,1	20,7	All'interno del progetto era prevista una fornitura di n. 33 unità di materiale rotabile. Il Soggetto attuatore ha provveduto a separare la quota di fornitura dal Q.E. ed è stata unificata alla fornitura per la Linea Rossa. Il Q.E. unificato delle sole forniture è presente nell'apposita macro-categoria	Q.E. aggiornato ai prezzi per accesso istanza FOI. Bando aggiudicato, in attesa di ricevere il Q.E. aggiudicato
BRT - Linea rossa	Taranto	Busvia	26,5	26,5	134,6	123,1	4,6	32,8	All'interno del progetto era prevista una fornitura di n. 33 unità di materiale rotabile. Il Soggetto attuatore ha provveduto a separare la quota di fornitura dal Q.E. ed è stata unificata alla fornitura per la Linea Blu. Il Q.E. unificato delle sole forniture è presente nell'apposita macro-categoria	Il Soggetto attuatore sta procedendo con la pubblicazione. Q.E. aggiornato alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto.
Ammodernamento delle rete, impianti e servizi autofiloviari	Città metropolitana di Napoli	Filovia	2,8	2,8	14,6	14,6	5,2		Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi e la fornitura integrata del materiale rotabile	Il Soggetto attuatore sta ultimando la progettazione definitiva. Il Q.E. è quello originariamente presentato e non è stato rivisto alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto
Sistema assi di forza trasporto pubblico	Genova	Filovia	40,5	40,5	173,7	498,3	12,3	26,6	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi e la fornitura integrata del materiale rotabile	Bando già aggiudicato
Linea circolare 90-91	Milano	Filovia	1	1	9,0	23,4	23,4	5,9	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi	Q.E. aggiornato alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto. Bando non ancora aggiudicato
Trasporto rapido costiero - Metro mare	Rimini	Filovia	4,2	4,2	49,0	53,9	12,8	4,9	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, la fornitura integrata del materiale rotabile	Q.E. aggiornato ai prezzi per accesso istanza FOI. Bando non ancora aggiudicato
Sub-totale Filovia e Busvia			143,4	142,9	806,8	1.198,7	8,9	116,1		
Cabinovia metropolitana Trieste-Porto vecchio-Carso	Trieste	Impianto a fune	4,2	4,8	48,8	62,0	12,9	13,4	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi	Bando già aggiudicato
Sub-totale Impianto a fune			4,2	4,8	48,8	62,0	12,9	13,2		
Ferrovia circumeana Misterbianco-Paternò	Città metropolitana di Catania	Metro	15,4	15,4	432,1	608,5	39,5	147,7	Si tratta della somma dei due interventi inseriti nel D.M. 448/2021 che vedono come Soggetti attuatori la Città metropolitana di Catania e FCE. Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi	Q.E. aggiornato ai prezzi per accesso istanza FOI. Bando aggiudicato, in attesa di ricevere il Q.E. aggiudicato
Sub-totale Metro			15,4	15,4	432,1	608,5	39,5	147,7		
Linea tranviaria T2	Bergamo	Tramvia	9,8	9,8	50,0	211,5	21,6	32,9	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi e la fornitura integrata del materiale rotabile	Bando già aggiudicato
Seconda linea tranviaria: Linea Verde	Bologna	Tramvia	6,2	5,7	222,1	222,1	39,0		Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi e la fornitura integrata del materiale rotabile	Il Soggetto attuatore sta ultimando la progettazione definitiva. Il Q.E. è quello originariamente presentato e non è stato rivisto alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto
Prima linea tranviaria: Linea Rossa	Bologna	Tramvia	15,0	15,0	151,0	511,3	34,1		Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi e la fornitura integrata del materiale rotabile	Il Q.E. è quello originariamente presentato e non è stato rivisto alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto. Bando già aggiudicato, in attesa del Q.E. aggiudicato
Linea 4.2: tratta Le Piagge-Campi Bisenzio	Firenze	Tramvia	5,0	5,4	222,5	283,4	52,5	61,0	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi e la fornitura integrata del materiale rotabile	Bando già aggiudicato
Sistema tranviario Linea 3 - tratta Libertà-Bagno a Ripoli (3.2.1)	Firenze	Tramvia	7,2	7,2	150,0	447,1	62,1	69,7	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi e la fornitura integrata del materiale rotabile	Q.E. aggiornato ai prezzi per accesso istanza FOI. Bando non ancora aggiudicato
Metrotramvia interquartiere nord - lotto 3	Milano	Tramvia		1,4	28,4	43,7	31,2	6,1	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi	Bando aggiudicato, in attesa di ricevere il Q.E. aggiudicato
Metrotramvia interquartiere nord - lotto 4	Milano	Tramvia		1,7	21,9	25,9	15,2	3,8	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi	Bando aggiudicato, in attesa di ricevere il Q.E. aggiudicato
Tramvia Bausan-Villapizzone	Milano	Tramvia	1,2	1,2	36,0	50,0	41,7	14,0	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi	Q.E. aggiornato ai prezzi per accesso istanza FOI. Bando non ancora aggiudicato
Linea tranviaria S.Giovanni-Piazza Sanmazzaro	Napoli	Tramvia	2,8	2,8	17,0	19,5	7,0	2,5	Realizzazione di una nuova linea, mediante ricostruzione dell'armamento tranviario e della rete aerea	Il Q.E. è stato rivisto alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto. Bando non ancora aggiudicato
Completamento collegamento tranviario Stadera-Via delle Puglie	Napoli	Tramvia	1,3	1,3	5,7	6,6	5,1	0,9	Completamento di una linea tranviaria	Il Q.E. è stato rivisto alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto. Bando non ancora aggiudicato
Linea SIR 2	Padova	Tramvia	17,5	17,5	238,1	415,4	23,7	80,2	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi e la fornitura integrata del materiale rotabile	Q.E. aggiornato ai prezzi per accesso istanza FOI. Bando non ancora aggiudicato
Sistema tram Palermo - Fase II - Tratte D, E2, F, G e parcheggi di interscambio	Palermo	Tramvia	19,7	19,7	481,3	481,3	24,4		Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi	Il Soggetto attuatore sta ultimando la progettazione definitiva. Il Q.E. è quello originariamente presentato e non è stato rivisto alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto
Tramvia Togliatti	Roma Capitale	Tramvia	8,0	8,0	100,0	194,3	24,3	10,0	Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi e la fornitura integrata del materiale rotabile	Il Soggetto attuatore sta ultimando la progettazione definitiva. Il Q.E. è stato rivisto alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto
Tramvia Termini-Vaticano-Aurelio	Roma Capitale	Tramvia	2,2	2,2	120,0	120,0	54,5		Sistema integrato comprendente, oltre l'infrastruttura, interventi migliorativi connessi e la fornitura integrata del materiale rotabile	Il Q.E. è quello originariamente presentato e non è stato rivisto alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto. Bando non ancora aggiudicato
Sub-totale Tramvia			98,9	98,9	1.844,0	3.032,1	27,8	280,8		
TOTALE			25	261,9	262,0	3.131,7	4.901,2		557,8	

Le variazioni del quadro economico si assestano, per quanto riguarda il “sistema tramvia” sulla media del 9,23% rispetto all’importo complessivo di progetto, per quanto riguarda il “sistema busvia e filovia” sulla media del 9,7%, mentre per quanto riguarda l’intervento del “sistema metro” l’aumento è del 24,27% e per l’intervento relativo al “sistema fune” è del 21,29%.

Tabella relativa alla variazione dei quadri economici degli interventi di upgrading:

Progetto	Soggetto attuatore (Comune / Regione)	Tipologia	Target da D.M. 448/2021 (n. interventi)	Importo ammesso PNRR (€mln)	Importo totale da Q.E. (€mln)	Delta Q.E. dovuto al caro prezzi (€mln)	Caratteristiche del progetto	Note
Linea tranviaria n. 4 - segnalamento tram	Napoli	Tramvia	1	26,0	26,0	0,0	Realizzazione di impianti di segnalamento	Il Soggetto attuatore sta procedendo con la pubblicazione. Q.E. aggiornato alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto.
Valorizzazione linee tranviarie - Sottostazioni elettriche	Napoli	Tramvia	1	2,5	3,0	0,5	Valorizzazione della linea e realizzazione di sottostazioni elettriche	Q.E. aggiornato ai prezzi alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto. Bando non ancora aggiudicato
Sub-totale Tramvia			2	28,5	29,0	0,5		
Rinnovo e valorizzazione armamento - Montedonzelli- Piscinola	Napoli	Metro	1	7,5	13,0	5,5	Rinnovo e valorizzazione dell'armamento della linea	Q.E. aggiornato ai prezzi alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto. Bando aggiudicato, in attesa di ricevere il Q.E. aggiudicato
Ampliamento deposito - Piscinola lotto 2	Napoli	Metro	1	41,8	67,2	25,5	Ampliamento del deposito mezzi e delle officine di manutenzione	Il Soggetto attuatore sta procedendo con la pubblicazione. Q.E. aggiornato ai prezzi per accesso istanza FOI.
Completamento stazione di Corvetto	Genova	Metro	1	43,9	56,3	12,4	Lavori di sistemazione e completamento della stazione, al fine renderla operativa	Bando già aggiudicato
Deposito Piscinola - Fase 1	Regione Campania	Metro	1	24,6	31,4	6,8	Realizzazione del deposito officina per i mezzi rotabili	Il Soggetto attuatore sta ultimando la progettazione definitiva. Q.E. aggiornato ai prezzi alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto.
Deposito Piscinola - Fase 2	Regione Campania	Metro	1	120,8	256,7	135,9	Realizzazione del deposito officina per i mezzi rotabili	Il Soggetto attuatore sta ultimando la progettazione definitiva. Q.E. aggiornato ai prezzi alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto.
Sub-totale Metro			5	238,6	424,6	186,0		
TOTALE			7	267,1	453,6	186,5		

*non si è provveduto al calcolo del Costo unitario da Q.E. in quanto trattasi di interventi puntuali e "unitari"

Questa categoria di interventi registra la maggiore variazione nel “sistema metro”, pari al 43,86% sulla media degli interventi ammessi (se, tuttavia, si esclude l’intervento della Regione Campania relativo alla fase 2 della realizzazione del deposito di Piscinola, che registra un aumento del 52,94%, il valore medio degli aumenti si assesta sul 30,37%), mentre nel “sistema tramvia” il delta è pari al 1,74%.

Tabella relativa alle variazioni dei quadri economici per le forniture di materiale rotabile:

Progetto	Soggetto attuatore (Comune)	Tipologia	N. unità materiale rotabile da Q.E.	Target PNRR da realizzare (n. unità)	Importo ammesso PNRR (€mln)	Importo totale da Q.E. (€mln)	Costo unitario da Q.E. (€mln/unità)	Delta Q.E. dovuto al caro prezzi (€mln)	Caratteristiche del progetto	Note
Taranto - fornitura bus per le linee blu e rossa	Taranto	Busvia	45	45	30,0	58,8	1,3	-15,44	Originariamente la fornitura per le due linee (Linea Rossa e Blu) prevedeva una dotazione di 66 mezzi complessivi (33 a linea). Attualmente, causa caro prezzi, la fornitura ha subito una riduzione a 45 mezzi complessivi: 28 mezzi per la linea blu e 17 mezzi per la linea rossa.	Il Q.E. è stato rivisto alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto. Il costo unitario medio tiene conto dell'aumento prezzi. Bando non ancora aggiudicato
Acquisto 10 filobus	Milano	Filobus	10	10	8,8	8,8	0,9	0,00	Fornitura di 10 nuovi filobus	Bando già aggiudicato
Sub-totale Filobus e Bus			55	55	38,8	67,6	1,09	-15,4		
Fornitura 14 tram bidirezionali	Milano	Tram	14	14	52,4	52,4	3,7	0,00	Fornitura di 14 tram bidirezionali	Bando già aggiudicato
Sistema tram-Fase 1 - fornitura tram	Palermo	Tram	35	5	23,1	159,5	4,6	34,09	Il Q.E. fa riferimento ad una fornitura complessiva di 35 mezzi al servizio delle tratte tranviarie. Di questi, circa 7 erano previsti a valere sul PNRR. Attualmente, causa caro prezzi, la fornitura è stata rimodulata a 5 mezzi	Il Soggetto attuatore sta ultimando la progettazione definitiva. Il Q.E. è stato rivisto alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto. Il costo unitario medio tiene conto dell'aumento prezzi.
Fornitura 5 tram da 24m	Napoli	Tram	5	5	15,5	15,5	3,1	0,00	Fornitura di 5 tram da 24 metri a 3 elementi	Il Soggetto attuatore sta ultimando la progettazione definitiva. Il Q.E. è quello originariamente presentato e non è stato rivisto alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto
Sub-totale Tram			54	24	91,0	227,4	3,74	34,1		
Flotta Linea 1: fornitura di 4 elettrotreni	Napoli	Metro	4	3	41,5	36,9	9,2		Originariamente la fornitura prevedeva 4 elettrotreni. Attualmente, causa caro prezzi, la fornitura è stata rimodulata a 3 mezzi	Il Q.E. è quello originariamente presentato e non è stato rivisto alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto. Bando aggiudicato, in attesa di ricevere il Q.E. aggiudicato
Flotta Linea 6: fornitura di 3 elettrotreni	Napoli	Metro	3	3	30,0	30,0	10,0		Fornitura di 3 elettrotreni	Il Soggetto attuatore sta ultimando la progettazione definitiva. Il Q.E. è quello originariamente presentato e non è stato rivisto alla luce del caro prezzi e/o varianti di progetto
Sub-totale Metro			7	6	71,5	66,9	9,61			
TOTALE			7	116,0	85,0	201,3	361,9			

**per effetto del caro prezzi, l'impossibilità di accesso al FOI per le forniture ha portato i Soggetti attuatori a rivedere i piani di committenza, riducendone la quantità prevista*

I.1.9 Durata, obiettivi e traguardi

Come si è visto nei precedenti paragrafi la misura è stato oggetto di modifica dei *target* e delle *milestone*, al fine di ridimensionare i rischi di non conseguimento degli obiettivi e dei traguardi del Piano, con conseguente ridefinizione del cronoprogramma di dettaglio dell'intervento.

Si riporta, di seguito, quello estrapolato dal sistema ReGis alla data del 1/7/2024, aggiornato alla rimodulazione della misura avvenuta a seguito della decisione Ecofin 8.12.2023:



Alle scadenze europee sono, quindi, associati dei *monitoring step* secondo le indicazioni delle “Linee guida per lo svolgimento delle attività connesse al monitoraggio del PNRR” (ai sensi delle quali “*le Amministrazioni titolari di misure PNRR redigono una programmazione di dettaglio del processo di attuazione delle misure di propria competenza al fine di: garantire che le attività previste in sequenza assicurino la effettiva realizzabilità delle M&T corrispondenti entro le scadenze concordate a livello europeo; consentire il monitoraggio in itinere del corretto avanzamento dell’attuazione, individuare precocemente possibili scostamenti, adottare eventuali azioni correttive*”).

Le Amministrazioni titolari sono, infatti, tenute a redigere (e caricare nel sistema Re.Gis) il Cronoprogramma procedurale di Misura, che “*definisce la “tabella di marcia” delle attività*

previste per la completa realizzazione di una Misura del PNRR attraverso l'individuazione di un numero adeguato di tappe/ intermedie”, tenendo conto dei processi e delle attività da realizzare e assicurandosi che i tempi di attuazione siano compatibili con le scadenze delle milestone e dei target.

Si tratta, quindi, di uno strumento che consente all’Amministrazione titolare di verificare l’andamento delle fasi procedurali e delle tempistiche ad esse associate e prevedere con anticipo eventuali scostamenti, al fine di individuare soluzioni attuative che evitino il loro impatto sul conseguimento delle milestone e dei target associati alla misura.

Le Amministrazioni titolari sono tenute a redigere, revisionare ed aggiornare i cronoprogrammi procedurali di Misura: con riferimento alla misura in esame, dunque, il cronoprogramma dovrebbe indicare

A) Scadenze europee

i. Codice	ii. Descrizione	iii. Scadenza	iv. Goal
v. M2C2-24	vi. Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di progetti infrastrutturali secondo le modalità indicate nella descrizione della misura.	vii. 31/12/2023	viii. N.A.
ix. M2C2-25	x. Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per l'acquisto di almeno 85 unità di materiale rotabile a emissioni zero e per almeno 5 interventi di ammodernamento delle infrastrutture del trasporto rapido di massa, secondo le modalità indicate nella descrizione della misura	xi. 25/09/2024	xii. N.A.
xiii. M2C2-25BIS	xiv. Completion of at least 5 interventions for the upgrade of the infrastructure (as defined in the measure description) of rapid mass t ransport systems. Upon completion of works, the infrastructure targeted shall be operational or accessible (depending on the type of infrastructure).	xv. 25/06/2026	xvi. 5
xvii. M2C2-25TER	xviii. Purchase of a least 85 units of zero -emission rolling stock for mass rapid transport in metropolitan areas, as defined in the description of the measure.	xix. 25/06/2026	xx. 85
xxi. M2C2-26	xxii. Build at least 231 km of public transport infrastructure in functional urban areas, as defined in the description of the measure.	xxiii. 30/06/2026	xxiv. 1.155

B) Monitoring steps

Codice	Tipologia	Descrizione	Categoria	Step Procedurale	Scadenza
-	Ulteriore Step	1.1 - Assegnazione dei finanziamenti agli enti territoriali.	LAVORI	Assegnazione risorse/ Ammissione a finanziamento	16/11/2021
-	Ulteriore Step	2.1 - Predisposizione del PFTE per almeno il 30% degli interventi.	LAVORI	Altro	30/09/2022
-	Ulteriore Step	2.2 - Predisposizione ed approvazione delle progettazioni propedeutiche all'espletamento della gara per almeno il 30% degli interventi.	LAVORI	Altro	31/12/2022
-	Ulteriore Step	2.3 - Predisposizione ed approvazione delle progettazioni propedeutiche all'espletamento della gara per almeno il 100% degli interventi.	LAVORI	Approvazione progetti definitivi	30/06/2023
-	Ulteriore Step	2.4. - Indizione delle gare d'appalto.	LAVORI	Altro	15/11/2023
-	Ulteriore Step	2.6 - Stipula contratti.	LAVORI	Altro	31/07/2024
-	Ulteriore Step	2.6 - Sottoscrizione dei contratti	LAVORI	Stipula dei contratti/obbligazioni	25/09/2024
-	Ulteriore Step	2.7 - Avvio dei lavori.	LAVORI	Altro	30/09/2024
-	Ulteriore Step	3.2 - Emissione del certificato di ultimazione dei lavori	LAVORI	Emissione verbale ultimazione lavori	25/06/2026
-	Ulteriore Step	Avanzamento Piano dei Costi	LAVORI	Inizio dei lavori/ Avanzamento lavori	30/06/2026

Di seguito si riporta il cronoprogramma aggiornato al 6 maggio 2024 fornito dall'Amministrazione nel corso dell'istruttoria.

Soggetto attuatore	Categoria intervento	Tipologia	PROGETTAZIONE ESECUTIVA				AGGIORNAMENTO				ESECUZIONE LAVORI			COLLAUDO	
			Data inizio prevista fase	Data inizio effettiva fase	Data fine prevista fase	Data fine effettiva fase	Data inizio prevista fase	Data fine prevista fase	Data fine effettiva fase	Data fine effettiva fase	Data inizio prevista fase	Data inizio effettiva fase	Data fine prevista fase	Data inizio prevista fase	Data fine prevista fase
COMUNE DI GENOVA	Upgrading	Metro	29/04/2023		10/09/2023		19/04/2023	18/04/2023	28/04/2023	18/04/2023	11/09/2023	02/10/2023	26/06/2026	27/06/2026	16/07/2026
COMUNE DI GENOVA	Infrastruttura	Filovia	01/03/2022	01/03/2022	16/05/2024		13/01/2022	13/01/2022	22/12/2023	22/12/2023	02/05/2023	02/05/2023	30/06/2026	10/04/2024	30/06/2026
COMUNE DI MILANO	Infrastruttura	Tramvia	17/10/2023	30/10/2023	20/04/2024		26/06/2023	26/06/2023	18/09/2023	18/09/2023	01/03/2024	16/03/2024	30/06/2026	01/07/2026	30/09/2026
COMUNE DI MILANO	Infrastruttura	Tramvia	15/04/2024		28/06/2024		16/11/2023	16/11/2023	29/12/2023	22/12/2023	30/05/2024		31/05/2026	03/06/2026	30/11/2026
COMUNE DI MILANO	Infrastruttura	Tramvia	01/09/2023	30/10/2023	20/04/2024		26/06/2023	26/06/2023	18/09/2023	18/09/2023	15/01/2024	16/03/2024	30/06/2026	01/07/2026	30/09/2026
COMUNE DI MILANO	Infrastruttura	Filovia	03/04/2021	03/04/2021	15/07/2023	03/07/2023	02/10/2023	03/10/2023	31/12/2023	12/12/2023	06/05/2024		31/03/2026	31/03/2026	31/03/2026
COMUNE DI NAPOLI	Fornitura	Metro									30/03/2024	30/03/2024	31/01/2026	01/06/2026	30/06/2026
COMUNE DI NAPOLI	Fornitura	Tramvia					22/12/2023	22/12/2023	29/12/2023	29/12/2023	03/05/2024		30/04/2026	02/05/2026	30/06/2026
COMUNE DI NAPOLI	Upgrading	Tramvia					28/12/2023	28/12/2023	29/12/2023	29/12/2023	06/05/2024		30/04/2026	01/05/2026	30/06/2026
COMUNE DI NAPOLI	Infrastruttura	Tramvia	15/04/2024		31/05/2024		27/12/2023	27/12/2023	29/12/2023	29/12/2023	03/06/2024		31/05/2026	01/06/2026	30/06/2026
COMUNE DI NAPOLI	Infrastruttura	Tramvia	15/09/2023	13/10/2023	15/04/2024		27/12/2023	27/12/2023	29/12/2023	29/12/2023	01/06/2024		31/05/2026	01/06/2026	30/06/2026
COMUNE DI NAPOLI	Upgrading	Metro	06/05/2024		02/02/2025		07/12/2023	07/12/2023	28/03/2024	28/03/2024	01/10/2024		30/06/2026	01/06/2026	30/06/2026
COMUNE DI NAPOLI	Upgrading	Metro	14/03/2024	14/03/2024	06/06/2024		12/04/2023	12/04/2023	21/09/2023	21/09/2023	05/08/2024		30/06/2026	01/05/2026	30/06/2026
COMUNE DI NAPOLI	Upgrading	Tramvia					07/03/2023	07/03/2023	05/12/2023	05/12/2023	06/05/2024		31/07/2025	01/08/2025	31/10/2025
COMUNE DI NAPOLI	Fornitura	Metro					11/12/2015	11/12/2015	05/12/2016	05/12/2016	09/01/2024	09/01/2024	31/03/2025	01/04/2025	30/06/2026
COMUNE DI PERUGIA	Infrastruttura	Busvia	22/11/2023	22/11/2023	30/06/2024		17/11/2022	17/11/2022	15/04/2023	03/02/2023	01/08/2024		30/09/2025	01/09/2024	28/03/2026
GESTIONE GOVERNAT	Infrastruttura	Metro	01/08/2023	03/10/2023	31/10/2023	06/02/2024	30/06/2023	07/08/2023	30/06/2023	07/08/2023	01/11/2023	01/03/2024	31/03/2026	01/04/2026	30/06/2026
CITTA' METROPOLITA	Infrastruttura	Metro	01/08/2023	03/10/2023	31/10/2023	06/02/2024	30/06/2023	07/08/2023	30/06/2023	07/08/2023	01/11/2023	01/03/2024	31/03/2026	01/04/2026	30/04/2026
COMUNE DI PALERMO	Fornitura	Tramvia	29/01/2024	29/01/2024	27/06/2024		28/06/2023	28/06/2023	28/06/2023	28/06/2023	29/01/2024	29/01/2024	27/06/2026	01/09/2026	31/12/2026
COMUNE DI RIMINI	Infrastruttura	Filovia	01/01/2024	30/11/2023	30/04/2024		01/10/2023	07/09/2023	30/11/2023	16/11/2023	15/06/2024		30/04/2026	01/05/2026	30/06/2026
COMUNE DI TARANTO	Infrastruttura	Busvia	06/07/2023	20/09/2023	30/04/2024		09/07/2023	27/07/2023	09/07/2023	27/07/2023	30/05/2024		10/01/2025	10/01/2025	11/05/2025
COMUNE DI TARANTO	Infrastruttura	Busvia	29/03/2024	29/03/2024	27/06/2024		21/12/2023	21/12/2023	21/12/2023	21/12/2023	27/06/2024		30/06/2026	01/04/2026	30/06/2026
COMUNE DI BOLOGNA	Infrastruttura	Tramvia	27/03/2024	02/04/2024	15/05/2024		15/11/2023	15/11/2023	31/12/2023	11/12/2023	01/06/2024		30/06/2026	01/07/2026	31/12/2026
COMUNE DI BOLOGNA	Infrastruttura	Tramvia	10/06/2022	10/06/2022	20/04/2023	14/04/2023	13/05/2022	13/05/2022	13/05/2022	13/05/2022	21/04/2023	26/04/2023	30/06/2026	30/06/2026	31/12/2026
COMUNE DI MILANO	Fornitura	Filovia					12/12/2017	12/12/2017	23/11/2022	23/11/2022	20/12/2022	20/12/2022	31/10/2024	01/08/2024	31/12/2024
COMUNE DI MILANO	Fornitura	Tramvia					19/12/2022	19/12/2022	13/04/2023	13/04/2023	02/05/2023	02/05/2023	30/04/2026	02/05/2025	30/06/2026
REGIONE CAMPANIA	Upgrading	Metro	01/02/2024	06/02/2024	30/09/2024		05/12/2023	05/12/2023	31/12/2023	21/12/2023	01/10/2024		30/06/2026	01/07/2026	31/12/2026
REGIONE CAMPANIA	Upgrading	Metro	01/02/2024	06/02/2024	30/09/2024		05/12/2023	05/12/2023	31/12/2023	21/12/2023	01/10/2024		30/06/2026	01/07/2026	31/12/2026
COMUNE DI TRIESTE	Infrastruttura	Impianto	30/11/2024		29/01/2025		03/04/2023	29/03/2023	03/04/2023	29/03/2023	28/02/2025		18/05/2026	19/05/2026	30/06/2026
COMUNE DI BERGAMO	Infrastruttura	Busvia					14/04/2023	03/05/2023	03/05/2023	03/05/2023	01/05/2024	12/03/2024	30/09/2026	31/05/2026	30/06/2026
COMUNE DI BERGAMO	Infrastruttura	Tramvia	23/06/2023	10/07/2023	15/12/2023	09/04/2024	10/02/2023	12/05/2023	17/05/2023	12/05/2023	16/12/2023	22/01/2024	30/06/2026	01/06/2026	31/06/2026
COMUNE DI FIRENZE	Infrastruttura	Tramvia	10/10/2022	10/10/2022	10/10/2022	10/10/2022	21/06/2022	21/06/2022	21/06/2022	21/06/2022	27/07/2022	27/07/2022	18/03/2024	19/03/2024	19/03/2026
COMUNE DI FIRENZE	Infrastruttura	Tramvia	22/12/2023	21/03/2024	30/04/2024		14/08/2023	14/08/2023	31/12/2023	21/12/2023	21/03/2024		30/06/2026	31/01/2024	30/12/2026
COMUNE DI PADOVA	Infrastruttura	Tramvia	04/03/2022	04/03/2022	26/06/2023	26/06/2023	04/03/2022	04/03/2022	04/03/2022	04/03/2022	23/02/2023	23/02/2023	30/06/2026	27/10/2023	30/06/2026
COMUNE DI FIRENZE	Infrastruttura	Tramvia					01/06/2023	01/06/2023	30/06/2023	28/06/2023	01/09/2024	28/09/2023	30/06/2026	01/01/2025	30/12/2026
COMUNE DI PADOVA	Infrastruttura	Tramvia	01/01/2024		14/05/2024		22/08/2023	12/09/2023	31/12/2023	16/11/2023	15/05/2024		30/06/2026	15/05/2024	30/06/2026
ROMA CAPITALE	Infrastruttura	Tramvia	16/04/2024		09/07/2024		28/10/2023	28/10/2023	31/12/2023	29/12/2023	10/07/2024		30/04/2026	10/07/2024	30/10/2026
ROMA CAPITALE	Infrastruttura	Tramvia	18/07/2024		25/09/2024		16/06/2023	08/06/2023	15/12/2023	12/12/2023	26/09/2024		25/05/2026	26/09/2024	25/11/2026
COMUNE DI BARI	Infrastruttura	Busvia	05/07/2024		19/08/2024		28/11/2023	09/11/2023	31/12/2023	21/12/2023	01/09/2024		30/06/2026	01/09/2024	30/06/2026

CAPITOLO II - Il quadro organizzativo

II.1 Organizzazione della struttura

La misura in esame afferisce alla Direzione generale del Trasporto Locale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, n. 386 dell'11 ottobre 2021, è stata istituita l'Unità di missione per l'attuazione del PNRR.

Ai sensi dell'art. 2 del citato Decreto l'Unità di missione per l'attuazione del PNRR è articolata in tre uffici:

- 1) Ufficio di coordinamento della gestione
- 2) Ufficio di monitoraggio
- 3) Ufficio di rendicontazione e controllo

L'Amministrazione ha comunicato che *“alla data del 29 febbraio 2024, l'Unità di missione per l'attuazione del PNRR era composta da circa 24 funzionari e 3 assistenti amministrativi, oltre a un dirigente generale e 3 dirigenti di livello dirigenziale non generale”, con un grado di copertura rispetto alla dotazione organica di poco inferiore al 50%: “anche per far fronte a tale carenza strutturale, l'Unità di missione si avvale di esperti ai sensi dell'art. 7, comma 4, del decreto-legge del 9 giugno 2021, n. 80”²².*

Con successivo Decreto ministeriale n. 225 del 19 luglio 2022, è stata definita la governance del PNRR del MIT mediante la ripartizione dei compiti, delle funzioni e delle competenze tra i soggetti coinvolti. Nello specifico, il Decreto ha definito i centri di responsabilità amministrativa responsabili degli investimenti PNRR; le funzioni svolte dall'Unità di missione; le funzioni attribuite ai Dipartimenti responsabili degli investimenti; le funzioni condivise tra l'Unità di missione per il PNRR e i Dipartimenti.

²² Art. 7, comma D.L. n. 80 del 9 giugno 2021: *“4. Per le attività di monitoraggio e rendicontazione del PNRR di cui all'articolo 6 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, il Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato può avvalersi di un contingente di esperti di comprovata qualificazione professionale fino a un importo massimo di euro 50.000 lordi annui per singolo incarico, entro il limite di spesa complessivo di euro 167.000 per l'anno 2021 e di euro 500.000 per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026. Al fine di assicurare la più efficace e tempestiva attuazione degli interventi del PNRR, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un fondo da ripartire con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, con una dotazione di euro 2.668.000 per l'anno 2021 e di euro 8.000.000 per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026, tra le restanti amministrazioni di cui al comma 1, che possono avvalersi di un contingente di esperti di comprovata qualificazione professionale nelle materie oggetto degli interventi per un importo massimo di 50.000 euro lordi annui per singolo incarico. Gli incarichi di cui al presente comma sono conferiti con le modalità di cui all'articolo 1 del presente decreto, per la durata massima di trentasei mesi. Con le medesime modalità di cui all'articolo 1 del presente decreto sono conferiti gli incarichi di cui all'articolo 2, comma 13-bis, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.”*

L'attuazione degli investimenti e sub-investimenti programmati nelle misure del PNRR, per cui il MIT svolge la funzione di "Amministrazione centrale titolare", è assicurata dai Dipartimenti competenti per materia, di cui si compone il Ministero, e, nell'ambito degli stessi, dalle Direzioni generali in relazione ai corrispondenti settori d'intervento.

L'Unità di missione svolge la funzione di coordinamento interno nella gestione degli investimenti e sub-investimenti di competenza del Ministero. Nello specifico, l'Unità di missione supporta i soggetti attuatori nella fase di attuazione dei progetti; monitora i flussi di avanzamento fisico, procedurale e finanziario, nonché il ciclo di vita dell'investimento; assicura indirizzi generali relativi al rispetto di tutte le disposizioni previste dalla normativa comunitaria e nazionale; coordina le attività di valutazione degli investimenti PNRR anche in funzione degli obblighi di monitoraggio relativi agli indicatori di impatto comune; Vigila sulla regolarità delle procedure e delle spese e adotta tutte le iniziative necessarie a prevenire, correggere e sanzionare le irregolarità e gli indebiti utilizzi delle risorse.

I Dipartimenti responsabili degli investimenti del PNRR salvaguardano il rispetto dei principi trasversali, delle regole e degli obiettivi del PNRR, assicurano il raggiungimento di milestone e target, in conformità alle scadenze previste e il rispetto della sana gestione finanziaria e il contrasto di frodi e altri comportamenti vietati; garantiscono il rispetto della normativa di riferimento, tra cui il Sistema di Gestione e Controllo PNRR dell'Unità di Missione; trasmettono i dati finanziari, di realizzazione fisica e procedurale e coordinano i progetti con altri programmi finanziati da fondi non afferenti al PNRR.

Per quanto di rispettiva competenza, l'Unità di Missione e i Dipartimenti attuano specifiche modalità operative al fine di conservare e mettere a disposizione degli organismi nazionali e comunitari preposti ai controlli tutta la documentazione contabile di cui al Regolamento (UE) 241/2021 nei limiti temporali previsti²³. Facilitano, altresì, gli eventuali controlli in loco effettuati dall'Amministrazione centrale titolare di interventi, dall'Unità di audit del PNRR del MEF, dalla Commissione Europea e da ogni altro organismo autorizzato, anche successivamente alla conclusione del progetto, in ottemperanza alle disposizioni contenute nella normativa comunitaria.

In data 19 luglio 2022, è stato adottato il Sistema di Gestione e Controllo PNRR del MIT, che descrive, tra l'altro, gli strumenti informativi di supporto e scambio elettronico dei dati, le modalità di raccordo tra i vari soggetti coinvolti, le procedure di

²³ L'art. 7 del D.M. 448/01 prevede, nello specifico, che: "Ai fini dell'audit e della tutela degli interessi finanziari dell'Unione europea e nazionale tutti i soggetti di cui all'articolo 22, comma 2, lettera e), del Regolamento (UE) 2021/241, nonché l'Ufficio di audit del PNRR di cui all'articolo 7 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, e gli altri soggetti con compiti istituzionali di controllo della spesa hanno accesso ai dati e ai documenti necessari per esercitare le loro funzioni. 2. I soggetti beneficiari, nonché gli eventuali soggetti attuatori, consentono l'esercizio delle funzioni di controllo, audit e verifica, anche con accesso in loco e mantengono disponibile la documentazione a supporto secondo quanto previsto dalla normativa europea e nazionale in materia. 3. Fermo restando quanto previsto al comma 1, il Ministero si riserva di effettuare verifiche a campione, anche in loco, sull'attuazione degli interventi e sull'effettivo utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1. 4. I soggetti beneficiari dovranno consentire l'accesso a tutta la documentazione ed assicurare l'assistenza necessaria per l'espletamento delle suddette verifiche."

selezione e attuazione dei progetti, i processi per le attività di monitoraggio di rendicontazione e di controllo.

II.2. Il supporto di Cassa Depositi e Prestiti.

L'articolo 6 del decreto legge 31 maggio 2021, n. 77 (Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure), convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 prevede che il *“Servizio centrale per il PNRR” presso il MEF – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, “per l'esercizio dei propri compiti, può avvalersi del supporto di Società partecipate dallo Stato, come previsto all'articolo 9”*, secondo cui le amministrazioni pubbliche alle quali è affidata la realizzazione attuativa degli interventi previsti nel PNRR possono avvalersi del supporto tecnico-operativo delle società a prevalente partecipazione pubblica²⁴.

Infatti, ai sensi dell'art.5, comma 8, del D.L. n. 269/2003 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003, n. 326 e dell'articolo 3, comma 1, lettera (G) dello Statuto, Cassa depositi e Prestiti può anche fornire servizi di assistenza e consulenza in favore dello Stato, delle Regioni, degli enti locali, degli enti pubblici e degli organismi di diritto pubblico.

Tra i compiti del Servizio centrale per il PNRR del MEF, inoltre, rientra il supporto tecnico operativo alle Amministrazioni centrali titolari degli interventi del PNRR ovvero alle pubbliche amministrazioni che ne siano soggetti attuatori, finalizzato all'efficace attivazione delle linee di investimento e delle riforme previste dal Piano ed al raggiungimento dei relativi obiettivi (milestone e target).

In data 27 dicembre 2021 è, quindi, stato sottoscritto tra MEF – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e Cassa Depositi e Prestiti s.p.a. un *“Accordo quadro”* avente ad oggetto (art. 3, comma 1), con riferimento agli interventi previsti dal PNRR e dal Piano Nazionale Complementare, *“l'attivazione di iniziative di supporto tecnico-operativo nelle fasi di programmazione, definizione, attuazione, monitoraggio e valutazione degli interventi, nonché di eventuali e complementari azioni di rafforzamento della capacità amministrativa”*.

Il supporto tecnico-operativo consiste nelle seguenti attività (art. 3, comma 2):

a) supporto nell'individuazione di linee di investimento che possano essere realizzate tramite procedure di partenariato pubblico-privato, anche in continuità con

²⁴ Successivamente, l'articolo 10, comma 7-quinquies, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi previsti dal PNRR, prevede che le amministrazioni pubbliche di cui all'art. 1, comma 2, del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 possono avvalersi direttamente di Cassa Depositi e Prestiti e, per il suo tramite, di società da essa direttamente o indirettamente controllate, per attività di assistenza e supporto tecnico-operativo, per la gestione di fondi e per attività a queste connesse, strumentali o accessorie e che tali attività sono regolate in apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione delle stesse, concluse sulla base e in conformità all'accordo quadro stipulato tra il MEF e CDP, nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispetti bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.

la collaborazione già attiva con il MEF in forza dell'accordo sottoscritto tra le Parti in data 15 ottobre 2020;

b) supporto al MEF per le attività di monitoraggio, per quanto attiene alle misure che si realizzano attraverso strumenti finanziari (es. Fondi a leva) e/o procedure di partenariato pubblico-privato;

c) supporto alle pubbliche amministrazioni: nella programmazione e progettazione degli interventi e nella definizione delle priorità (analisi strategica di contesto, valutazione di impatto, etc.); nella programmazione tecnico-finanziaria; nelle attività di attuazione progettuale e amministrativa, ivi inclusa la redazione dei documenti di gara;

d) supporto nell'attività di monitoraggio e verifica del rispetto dei cronoprogrammi di attuazione per il raggiungimento degli eventuali *milestone e target*, nonché delle ulteriori prescrizioni del Regolamento 2021/241 (tra cui il principio "*do no significant harm*" DNSH, *tagging climate e/o digital*), nonché dei principi orizzontali di equità di genere, valorizzazione e protezione dei giovani e riduzione dei divari territoriali;

e) supporto, anche tramite applicativi informatici, (i) nella gestione della fase di presentazione delle domande di finanziamento e della relativa documentazione progettuale e amministrativa, (ii) nell'ambito delle verifiche di conformità delle domande rispetto alle previsioni dei bandi che regoleranno l'assegnazione dei fondi;

f) assistenza ai potenziali beneficiari dei fondi PNRR e PNC (help desk) nelle fasi propedeutiche alla predisposizione delle domande di finanziamento, al fine di fornire un supporto funzionale ad assicurare la loro conformità ai requisiti previsti dai bandi e alle ulteriori prescrizioni previste, tra cui la corretta associazione ai milestone e target di pertinenza, l'impegno al rispetto del principio "*do no significant harm*" DNSH e dei *tagging climate e/o digital*, nonché dei principi orizzontali di equità di genere, valorizzazione e protezione dei giovani e riduzione dei divari territoriali, che disciplineranno l'assegnazione di tali fondi;

g) assistenza tecnica alle amministrazioni pubbliche che svolgono procedure selettive finalizzate all'assegnazione dei fondi;

h) supporto allo sviluppo di applicativi informatici dedicati per la gestione delle linee di intervento PNRR, successivamente all'assegnazione dei fondi, in coerenza con il sistema informativo sviluppato a tal fine dal MEF;

i) assistenza settoriale in caso di problematiche riscontrate nell'attuazione delle progettualità, ai fini dell'efficiente utilizzo delle risorse;

j) altre iniziative di supporto e assistenza finalizzate all'efficace, tempestiva e corretta progettazione ed esecuzione degli interventi del PNRR e del PNC, nonché al loro monitoraggio, rendicontazione e controllo.

Nell'espletamento di tali attività Cassa Depositi e Prestiti “può avvalersi di consulenti (..), individuati nel rispetto della normativa applicabile” (art. 7, comma 1)²⁵.

Per quanto attiene ai costi, l'art. 3, comma 3, prevede che “in tutti i casi in cui i costi relativi alle attività del presente articolo siano ammessi, anche nel corso dell'esecuzione del presente Accordo, al finanziamento nell'ambito del PNRR o del PNC, ovvero riconducibili ad altri programmi e/o interventi ordinari di supporto alle singole amministrazioni interessate, ovvero nelle casistiche di cui agli articoli 9, comma 2, del D.L. n. 77/2021, e 10, comma 7-quinquies, del D.L. n. 121/2021, ai relativi oneri le amministrazioni provvedono a carico dei rispettivi bilanci e/o dei rispettivi programmi o interventi specifici”.

Ai sensi del successivo art. 5, comma 1, l'attivazione delle specifiche iniziative di supporto tecnico-operativo “viene effettuata attraverso la condivisione dei piani annuali delle attività (ciascuno, il “Piano delle Attività”), all'interno dei quali sono definiti gli interventi di supporto previsti per ciascuna amministrazione.” Specifica il comma 5, poi, che “i contenuti tecnici, l'organizzazione, le modalità operative e i tempi del Piano delle Attività sono concordati tra il MEF-RGS, CDP e l'Amministrazione Titolare. Il Piano delle Attività è corredato dalla disciplina operativa dei rapporti tra CDP e le amministrazioni richiedenti inerenti all'espletamento delle attività di supporto”²⁶.

²⁵ Precisa, poi il secondo comma che “Le Parti convengono che (i) le prestazioni dei Consulenti saranno svolte unicamente a favore di CDP; (ii) i Consulenti potranno rivolgersi esclusivamente a CDP e nulla avranno a che pretendere nei confronti del MEF, delle Amministrazioni Titolari e/o dei Soggetti Attuatori e (iii) CDP potrà mettere gli elaborati redatti dai Consulenti a disposizione anche del MEF, delle Amministrazioni Titolari e/o dei Soggetti Attuatori, sempre nel rispetto della normativa applicabile e secondo quanto espressamente previsto nei contratti di consulenza tra CDP ed i Consulenti, fermo restando quanto previsto all'articolo 10”

²⁶ Cfr. Corte dei conti, Sez. centr. Controllo Enti, det. 6 febbraio 2024, n. 16, pag. 34 (esercizio 2022): “in linea con gli indirizzi dell'ultimo Piano strategico e nella cornice normativa definita nell'ambito dell'Accordo Quadro CDP-MEF sottoscritto il 27 dicembre del 2021, nel corso del 2022 l'attività di advisory si è focalizzata sul supporto alle amministrazioni pubbliche nelle fasi di programmazione, definizione, attuazione e monitoraggio degli interventi del PNRR. Dalla sottoscrizione di questo accordo risultano firmati, al 31 dicembre 2022, 14 piani delle attività fra CDP e altrettante Amministrazioni centrali: il Ministero della cultura (Mic), il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Ministero della salute, il Ministero della transizione ecologica (Mite), il Ministero dell'innovazione tecnologica e transizione digitale (Mitd), lo stesso Mef, il Ministero del turismo, il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, il Ministero dell'università e della ricerca (Mur), il Ministero dell'interno, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali ed il Dipartimento della funzione pubblica. Con il Mef è attivo anche un supporto specifico al monitoraggio dello stato di avanzamento del Pnrr e alla produzione della relativa reportistica di sintesi.

Complessivamente, per le predette amministrazioni centrali, il supporto di CDP in termini di advisory riguarda di oltre 50 misure del PNRR, per un controvalore di circa 60 miliardi di euro di investimenti. CDP ha anche contribuito dai primi mesi del 2022 allo sviluppo della piattaforma Capacity Italy, uno strumento di assistenza che mette a disposizione delle Amministrazioni titolari di interventi e dei soggetti attuatori del Pnrr una rete di professionisti, con l'obiettivo di assicurare supporto tecnico operativo durante l'intero ciclo di realizzazione dei progetti, a partire dalla fase di definizione dei bandi fino alle fasi di controllo e rendicontazione. L'iniziativa, promossa da Presidenza del Consiglio dei ministri, Mef, Dipartimento della funzione pubblica e Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri, prevede che il supporto tecnico-operativo alle Amministrazioni venga fornito da Cdp, Invitalia e Mediocredito centrale, con team di esperti in tutte le discipline chiave per l'implementazione del Pnrr e specifiche competenze settoriali nella gestione di bandi e fondi, nell'attuazione di investimenti pubblici e in materia di agevolazioni e finanziamenti alle PMI”.

Il contenuto dei Piani, inoltre, è soggetto, *“con cadenza almeno quadrimestrale”* *“nell’ambito del Tavolo di Coordinamento previsto al successivo articolo 11”* (art.5, comma 6), ad una verifica circa la sua attualità, alla quale possono seguire interventi di modifica ed integrazione.

Il Servizio Centrale per il PNRR della Ragioneria Generale dello Stato ha approvato il primo Piano delle Attività relativo al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per il MIT in data 24 maggio 2022.

L’Amministrazione, pur non avendo trasmesso il relativo documento in sede istruttoria, ha precisato che in relazione alla misura in esame *“si avvale del supporto di Cassa depositi e Prestiti soprattutto nei casi di problemi di natura tecnica e/o amministrativa, tra cui l’analisi del quadro normativo nazionale e comunitario nonché di redazione dei documenti per agevolare il completamento delle procedure amministrative, con particolare riferimento alle procedure di affidamento”*.

Il supporto è stato rivolto ai Responsabili unici del procedimento *“ai quali è garantita una formazione e un aggiornamento attraverso l’iniziativa chiamata “PNRR academy” e una assistenza nel monitoraggio delle scadenze”*²⁷. Al fine di dare continuità all’attuazione degli investimenti, la convenzione e il piano sono stati stipulati sia per il 2022 che per il 2023.

Allo stato, ma sul punto si formula espressa riserva di approfondimento istruttorio, in assenza del Piano non è possibile valutare l’ampiezza del contributo offerto in termini procedurali, amministrativi e gestionali dal ricorso all’attività di *advisory* di Cassa Depositi e Prestiti e della relativa incidenza in termini finanziari.

Ai sensi degli artt. 6 e 8 dell’Accordo Quadro sottoscritto dal MEF, infatti, come si evince dall’allegato B all’Accordo Quadro sottoscritto dal MEF, infatti, per le attività svolte da Cassa depositi e Prestiti è dovuto un importo a titolo di rimborso delle spese di volta in volta determinato in relazione alle specifiche attività di supporto tecnico-operativo stabilite dai Piani e secondo le modalità indicate dall’allegato B all’Accordo (che individua le tipologie di spese oggetto di rimborso e i parametri di calcolo).

II.3 L’Attività di monitoraggio

L’art. 9 del D.M. 448/2021 prevede che *“Il soggetto attuatore ovvero il titolare del CUP effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale nonché la rendicontazione degli interventi finanziati, classificati sotto la voce: “PNRR M2C2 4.2 TRASPORTO RAPIDO MASSA”, indicando nell’apposito campo dell’indicatore fisico associato il numero di km di infrastruttura di trasporto pubblico previsti. I dati inseriti nel sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, sono resi disponibili e confluiscono nel sistema di cui*

²⁷ La PNRR Academy è un’iniziativa di formazione specialistica, promossa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e realizzata da IFEL, ITACA e SNA, con il coinvolgimento della Rete degli Osservatori regionali dei contratti pubblici, e la collaborazione di ANAC e CONSIP. Il Piano mira a fornire ai RUP, al personale delle stazioni appaltanti e delle centrali di committenza un insieme di conoscenze a carattere specialistico, indispensabili per la corretta applicazione della disciplina sui contratti pubblici.

all'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020, n.178, secondo le modalità previste dai decreti e circolari attuative di cui al comma 1044 dell'articolo 1 della medesima legge."

Il MEF- Rgs in data 21 giugno 2022 ha rilasciato, con circolare n. 27, le "Linee Guida per lo svolgimento delle attività connesse al monitoraggio del PNRR" che dettano le procedure relative all'attività di monitoraggio attraverso l'utilizzo delle specifiche funzionalità del sistema informativo ReGiS, con riferimento ai livelli di osservazione tra loro collegati²⁸: misure, "milestone e target" e progetti.

Ad ogni livello di osservazione corrispondono specifici obblighi a carico delle Amministrazioni/Soggetti attuatori; tipologia di informazioni essenziali (cronoprogramma procedurale delle misure; avanzamento di milestone e target; dati sull'avanzamento finanziario, fisico e procedurale dei progetti); le funzionalità di ReGiS utilizzabili; le tempistiche e le modalità operative per il caricamento dei dati e la loro validazione.

L'Ufficio di monitoraggio all'interno dell'UdM assicura l'avanzamento fisico, procedurale ed economico degli investimenti.

I principali strumenti di monitoraggio di cui si avvale l'Amministrazione sono:

- il cronoprogramma procedurale degli investimenti contiene tutti gli step attuativi, le milestone e i target degli investimenti. Questo cronoprogramma è monitorato dall'Ufficio 2 e si avvale di un sistema di avvisi (alert) che aiutano a prioritizzare le attività di monitoraggio. Nell'ambito del cronoprogramma di misura, gli step tipici sono arricchiti con ulteriori step definiti di concerto con la Direzione Generale competente, reputati utili al monitoraggio, e in ogni caso integrati da *milestone* e *target* assegnati a quell'investimento. Come già segnalato nel capitolo precedente, a seguito della rimodulazione degli interventi si rende necessaria la riprogrammazione del cronoprogramma di misura al fine di allinearli alle modifiche intervenute.
- Step procedurali e associazione a milestone e target, in quanto all'interno della misura sono presenti diverse unità di progetto (CUP/CLP), ciascuna con i propri tempi e fasi di attuazione e, quindi, può verificarsi che i diversi interventi si trovino in fasi diverse contemporaneamente; pertanto, la

²⁸ E, precisamente: • Misure (investimenti e riforme): il sistema, tenuto conto dei dati di programmazione (classificazione per missioni/componenti, risorse finanziarie, cronoprogrammi di spesa, milestone e target di riferimento, tagging climatico e digitale, indicatori comuni UE, ecc.), consente il monitoraggio dell'avanzamento delle misure tramite il cronoprogramma procedurale e le procedure di attivazione;

• Milestones e Target: il sistema consente il monitoraggio e la rendicontazione di milestone e target tramite la verifica dello stato di avanzamento e del soddisfacimento dei requisiti ad essi associati, sulla base della documentazione giustificativa e delle analisi di scostamento quantitativo, qualitativo e temporale;

• Progetti: il sistema consente il monitoraggio dello stato di avanzamento finanziario, fisico e procedurale dei progetti afferenti a ciascuna misura di investimento del PNRR e registra informazioni relative ai soggetti destinatari e realizzatori, verificando il rispetto dei requisiti quali il rispetto del DNSH e il tagging clima e digitale e assolvendo a quanto richiesto dall'art. 22 del Regolamento UE 2021/241 al paragrafo 2, lettera d), punti da i) a iii).

valutazione sull'avanzamento del cronoprogramma procedurale di misura necessita di un'analisi di merito sulla base dei singoli iter di attuazione;

- Il Cronoprogramma finanziario "Piano dei conti" in cui confluiscono i dati relativi alla spesa (i costi finanziabili con risorse PNRR possono essere sostenuti da febbraio 2020 fino al 30 giugno 2026: a Re.Gis vanno inseriti i dati relativi alle spese effettivamente sostenute aggregate per misura, mentre all'interno delle schede relative ad ogni singolo CUP/CLP, compilate dai Soggetti attuatori, sono riportati i piani di costo previsionali per gli anni dal 2020 al 2026, che vengono monitorati dall'Ufficio 2).

L'UdM (Ufficio 2) in collaborazione con le Direzioni generali di competenza, assicura, quindi,

- il monitoraggio dell'avanzamento fisico, procedurale ed economico degli investimenti attraverso l'alimentazione continua da parte dei Soggetti attuatori e l'utilizzo più idoneo del sistema informativo ReGiS;
- il monitoraggio "proattivo" del raggiungimento delle *milestone* e dei *target* del PNRR, anche mettendoli in relazione con i singoli progetti d'investimento, in modo da evidenziare in anticipo eventuali scostamenti, che potrebbero compromettere il raggiungimento di milestone e target.

Con riferimento a tale ultimo campo di attività l'Amministrazione ha precisato che *"non agisce soltanto come recettore degli stati di avanzamento, bensì proattivamente con analisi e richieste di aggiornamento, anche addizionali rispetto a quanto previsto dalla Circolare MEF-RGS del 21 giugno 2022, e su un orizzonte temporale che va oltre le scadenze immediatamente successive, per massimizzare la probabilità di conseguimento di milestone e target."*

Per il monitoraggio dell'avanzamento di *milestone* e *target* il sistema ReGiS prevede un'apposita sezione "Avanzamento M&T", in cui vengono registrati i dati che attestino l'effettivo stato dell'arte delle attività realizzate per il conseguimento di M&T, secondo le indicazioni riportate nella richiamata Circolare MEF-RGS n. 27 del 21 giugno 2022.

Conclusa l'attività di verifica sul conseguimento di *milestone* e *target*, le registrazioni relative alla consuntivazione, corredate da tutta la documentazione probatoria da inserire, sono effettuate su ReGiS dall'Ufficio 3 dell'UdM.

A tale ultimo proposito, va ricordato che l'interoperabilità di ReGiS con le principali banche dati nazionali (DIPE-CUP, ANAC) consente il precaricamento automatico di una parte dei dati dei progetti secondo il principio di univocità dell'invio. Gli ulteriori dati necessari al monitoraggio del PNRR devono, invece, essere caricati direttamente su ReGiS o trasferiti dai sistemi informativi locali delle Amministrazioni centrali titolari.

La strutturazione delle fasi/sottofasi procedurali secondo criteri standard per ogni categoria di intervento consente l'elaborazione del diagramma di Gantt (disponibile su piattaforma Re.Gis) dell'avanzamento dell'intervento²⁹

Tramite gli indicatori del monitoraggio, a partire dai singoli interventi, si ricavano le informazioni concernenti l'avanzamento delle attività, il raggiungimento degli obiettivi definiti attraverso *milestone* e *target*, l'utilizzo delle risorse nonché i risultati attesi dalla realizzazione degli interventi, che dovrebbero consentire di presidiare efficacemente la fase di esecuzione del Piano, monitorandone i progressi e consentendo, allo stesso tempo, di intervenire con tempestività, qualora se ne ravvisi la necessità, per far apportare azioni correttive o aggiustamenti necessari ai Soggetti realizzatori per il conseguimento delle milestone e dei target previsti nei tempi programmati

Quanto all'avanzamento finanziario, va ricordato che il Soggetto Attuatore è tenuto ad effettuare l'avanzamento finanziario del Progetto, alimentando sul sistema ReGiS o sul sistema informativo locale dell'Amministrazione titolare, i dati necessari (impegni giuridicamente vincolanti; pagamenti; giustificativi di spesa; documentazione Amministrativo/Contabile, quali ad esempio provvedimenti di liquidazione, atti di approvazione SAL, certificati di regolare esecuzione, ecc.: i servizi di interoperabilità con il sistema SIOPE+, SICOGE e PCC consentono il richiamo dei dati relativi ai pagamenti e alle fatture elettroniche collegabili ad un dato CUP).

L'avanzamento fisico dell'intervento avviene mediante il caricamento a sistema ReGiS o sul sistema informativo locale dell'Amministrazione titolare, dei dati inerenti al valore realizzato degli indicatori relativi al contributo del progetto ai target della misura, oltre a quello realizzato degli indicatori comuni UE associati alla misura.

Attraverso il sistema di monitoraggio, quindi, deve essere verificato il rispetto delle specifiche condizionalità della misura (cfr. par. 4 Cap. I), corredate della eventuale documentazione di supporto, ed in particolare, il rispetto del principio DNSH e della parità di genere.

A tale proposito, va ricordato che Il MEF ha elaborato una "Guida Operativa per il rispetto del principio non arrecare danno significativo all'ambiente", da ultimo aggiornata con circolare n. 22 del 14 maggio 2024 (www.italiadomani.gov.it) per supportare le Amministrazioni titolari e/o i soggetti attuatori nell'applicazione del principio nelle varie fasi del ciclo di ogni misura (*ex ante*, in corso, *ex post*) predisponendo una serie di schede tecniche e di check list di verifica.

Quanto, infine, all'avanzamento procedurale, i dati di monitoraggio rilevanti riguardano le date di inizio e fine previste ed effettive del Cronoprogramma (Iter di Progetto); il CIG e le eventuali procedure di affidamento nonché i dati delle procedure di aggiudicazione e di esecuzione dei lavori (o delle forniture).

²⁹ Un diagramma di Gantt è un grafico a barre orizzontali utilizzato per illustrare la cronologia di un progetto e le sue attività. Offre una chiara panoramica del programma del progetto, della cronologia generale e dei traguardi. Ogni barra del diagramma rappresenta un'attività, mentre la lunghezza delle barre rappresenta la quantità di tempo necessaria per terminare quel passaggio o quell'attività.

Gli esiti del monitoraggio fisico e procedurale fino alla data di chiusura dell'istruttoria del presente rapporto sono stati riportati nel par. 5 del precedente Capitolo, a cui si rimanda.

Va osservato che tra i dati di monitoraggio disponibili non si rinvenivano quelli relativi alle condizionalità trasversali del PNRR.

La tabella che segue riporta le prossime scadenze, come da cronoprogramma aggiornato.

Tabella: Cronoprogramma di dettaglio dalla fase di esecuzione dei lavori al collaudo:

CUP	Soggetto attuatore	Tipologia	ESECUZIONE LAVORI			COLLAUDO	
			Data inizio prevista fase	Data inizio effettiva fase	Data fine prevista fase	Data inizio prevista fase	Data fine prevista fase
B31B21011680001	COMUNE DI GENOVA	Metro	11/09/2023	02/10/2023	26/06/2026	27/06/2026	16/07/2026
B31E20000230001	COMUNE DI GENOVA	Filovia	02/05/2023	02/05/2023	30/06/2026	10/04/2024	30/06/2026
B44D22000070005	COMUNE DI MILANO	Tranvia	01/03/2024	16/03/2024	30/06/2026	01/07/2026	30/09/2026
B44D22000090005	COMUNE DI MILANO	Tranvia	30/05/2024		31/05/2026	03/06/2026	30/11/2026
B44D22000100005	COMUNE DI MILANO	Tranvia	15/01/2024	16/03/2024	30/06/2026	01/07/2026	30/09/2026
B44E07000120004	COMUNE DI MILANO	Filovia	06/05/2024		31/03/2026	31/01/2026	31/03/2026
B60I20000000001	COMUNE DI NAPOLI	Metro	30/03/2024	30/03/2024	31/01/2026	01/06/2026	30/06/2026
B60J21000070001	COMUNE DI NAPOLI	Tranvia	03/05/2024		30/04/2026	02/05/2026	30/06/2026
B61B21004880001	COMUNE DI NAPOLI	Tranvia	06/05/2024		30/04/2026	01/05/2026	30/06/2026
B61B21004920001	COMUNE DI NAPOLI	Tranvia	03/06/2024		31/05/2026	01/06/2026	30/06/2026
B61B21004930001	COMUNE DI NAPOLI	Tranvia	01/06/2024		31/05/2026	01/06/2026	30/06/2026
B61E16000790007	COMUNE DI NAPOLI	Metro	01/10/2024		30/06/2026	01/06/2026	30/06/2026
B67H21009110001	COMUNE DI NAPOLI	Metro	05/08/2024		30/06/2026	01/05/2026	30/06/2026
B67H21009120001	COMUNE DI NAPOLI	Tranvia	06/05/2024		31/07/2025	01/08/2025	31/10/2025
B69H13000230002	COMUNE DI NAPOLI	Metro	09/01/2024	09/01/2024	31/03/2025	01/04/2025	30/06/2026
C91B21006380001	COMUNE DI PERUGIA	Busvia	01/08/2024		30/09/2025	01/09/2024	28/03/2026
C91D17000020001	GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA	Metro	01/11/2023	01/03/2024	31/03/2026	01/04/2026	30/06/2026
C91G20000560006	CITTA' METROPOLITANA DI CATANIA	Metro	01/11/2023	01/03/2024	31/03/2026	01/04/2026	30/04/2026
D71D18000520001	COMUNE DI PALERMO	Tranvia	29/01/2024	29/01/2024	27/06/2026	01/09/2026	31/12/2026
D91E20000170001	COMUNE DI RIMINI	Filovia	15/06/2024		30/04/2026	01/05/2026	30/06/2026
E51D20001110001	COMUNE DI TARANTO	Busvia	30/05/2024		10/01/2025	10/01/2025	11/05/2025
E51J20000070001	COMUNE DI TARANTO	Busvia	27/06/2024		30/06/2026	01/04/2026	30/06/2026
F31D21000020001	COMUNE DI BOLOGNA	Tranvia	01/06/2024		30/06/2026	01/07/2026	31/12/2026
F31F19000110001	COMUNE DI BOLOGNA	Tranvia	21/04/2023	26/04/2023	30/06/2026	30/06/2026	31/12/2026

			ESECUZIONE LAVORI			COLLAUDO	
CUP	Soggetto attuatore	Tipologia	Data inizio prevista fase	Data inizio effettiva fase	Data fine prevista fase	Data inizio prevista fase	Data fine prevista fase
F40E19000030008	COMUNE DI MILANO	Filovia	20/12/2022	20/12/2022	31/10/2024	01/08/2024	31/12/2024
F40J21000050001	COMUNE DI MILANO	Tranvia	02/05/2023	02/05/2023	30/04/2026	02/05/2025	30/06/2026
F61B19000600007	REGIONE CAMPANIA	Metro	01/10/2024		30/06/2026	01/07/2026	31/12/2026
F91B20001110007	REGIONE CAMPANIA	Metro	01/10/2024		30/06/2026	01/07/2026	31/12/2026
F91B21005050001	COMUNE DI TRIESTE	Impianto a fune	28/02/2025		18/05/2026	19/05/2026	30/06/2026
H11B21006730001	COMUNE DI BERGAMO	Busvia	01/05/2024	12/03/2024	30/05/2026	31/05/2026	30/06/2026
H21D18000120001	COMUNE DI BERGAMO	Tranvia	16/12/2023	22/01/2024	30/06/2026	01/06/2026	31/08/2026
H21E03000370005	COMUNE DI FIRENZE	Tranvia	27/07/2022	27/07/2022	18/03/2024	19/03/2024	19/03/2026
H41J22000280003	COMUNE DI FIRENZE	Tranvia	22/12/2023	21/03/2024	30/06/2026	31/01/2024	30/12/2026
H91F18000260005	COMUNE DI PADOVA	Tranvia	23/02/2023	23/02/2023	30/06/2026	27/10/2023	30/06/2026
H91J12000770005	COMUNE DI FIRENZE	Tranvia	01/09/2024	28/09/2023	30/06/2026	01/01/2025	30/12/2026
H94I19000130004	COMUNE DI PADOVA	Tranvia	15/05/2024		30/06/2026	15/05/2024	30/06/2026
J81F19000890001	ROMA CAPITALE	Tranvia	10/07/2024		30/04/2026	10/07/2024	30/10/2026
J81J20000290001	ROMA CAPITALE	Tranvia	26/09/2024		25/05/2026	26/09/2024	25/11/2026
J91B21002850001	COMUNE DI BARI	Busvia	01/09/2024		30/06/2026	01/09/2024	30/06/2026

Fonte: Elaborazione Cdc su dati forniti dall'Unità di Missione del MIT

CAPITOLO III - Il quadro finanziario

III.1 Dotazione finanziaria nel PNRR

Ai sensi del Decreto MEF del 6 agosto 2021, sono assegnate risorse pari a 3.600 milioni di euro all’investimento in oggetto, di cui 2.200 milioni di euro appartenenti alla categoria dei nuovi progetti e 1.400 milioni di euro a legislazione vigente come rappresentato nella seguente tabella:

Stanziamento per Fondo	Importo Iniziale	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totale
FSC	1.500.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.500.000.000,00
Progetti in essere	1.400.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.400.000.000,00
Progetti Nuovi	700.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	700.000.000,00

Alla data di chiusura dell’istruttoria del presente rapporto la spesa dichiarata e sostenuta era quella risultante dalla seguente tabella:

Importo Iniziale	2020	2021	2022	2023	2024	Totale
0,00	0,00	1.075.774,38	36.550.972,50	204.563.171,50	116.523.765,14	358.713.683,52

mentre il report storico del budget era:

Data storicizzazione budget	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totale
21/05/2024	0,00	1.075.774,38	36.550.972,50	204.563.171,50	116.523.765,14	0,00	0,00	358.713.683,52
16/04/2024	0,00	1.076.574,38	36.550.972,50	204.534.998,49	114.056.695,37	0,00	0,00	356.219.240,74
29/02/2024	87.356,48	940.994,81	38.017.101,90	198.412.384,80	5.125.194,52	0,00	0,00	242.583.032,51
23/01/2024	87.356,48	754.495,58	36.639.358,45	170.525.153,84	0,00	0,00	0,00	208.006.364,35
21/12/2023	87.356,48	754.495,58	36.666.882,15	141.924.304,20	0,00	0,00	0,00	179.433.038,41
13/12/2023	0,00	0,00	56.844.372,40	306.678.726,16	752.920.336,41	1.415.723.649,57	1.067.832.915,46	3.600.000.000,00
03/05/2023	0,00	0,00	56.844.372,00	300.000.000,00	800.000.000,00	800.000.000,00	1.643.155.628,00	2.800.000.000,00
28/03/2023	0,00	0,00	56.844.372,00	300.000.000,00	800.000.000,00	800.000.000,00	1.643.155.627,00	3.599.999.999,00
23/02/2023	0,00	0,00	56.844.372,40	0,00	0,00	0,00	0,00	56.844.372,40
11/08/2022	0,00	0,00	180.000.000,00	180.000.000,00	810.000.000,00	810.000.000,00	1.620.000.000,00	3.600.000.000,00
08/07/2022	0,00	0,00	392.909.550,80	827.296.023,77	1.023.217.734,87	761.075.635,80	595.501.054,76	3.600.000.000,00
06/08/2021	0,00	179.602.000,00	475.782.000,00	709.329.031,90	966.797.547,85	738.429.484,05	530.059.936,20	3.600.000.000,00

e da sistema Regis risultano erogate le seguenti anticipazioni:

Tabella misure erogate

Codice Misura	Tipo RDE	Codice RDE	Data Approvazione RDE	Importo RDE
M2C2I4.2	ANTICIPAZIONE	2022000274	03/08/2022	186.828.586,34
M2C2I4.2	RIMBORSO	2024000087	09/02/2024	42.056.341,60
M2C2I4.2	ANTICIPAZIONE	2024000090	15/02/2024	123.486.272,31

Fonte: elaborazione Cdc su dati Regis del 6 giugno 2024

Infine, da interrogazione del sistema informativo Socr con quietanza n. 16 del 23/08/2022 risulta trasferito l'importo di euro 186.828.586,34.

III. 2 Le procedure di erogazione delle risorse

A differenza delle risorse che finanziano i progetti "a legislazione vigente" (di cui al capitolo MIT 10_ 7400, con esclusione dell'intervento di Firenze - VACS che fa riferimento al capitolo 7403 e della Ferrovia Circumetnea, inserito nel PSC 2014-2020), le risorse PNRR non sono iscritte nei capitoli di bilancio del MIT ma sono soggette alle disposizioni del Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze dell'11 ottobre 2021 recante le "Procedure relative alla gestione finanziaria delle risorse previste nell'ambito del PNRR di cui all'articolo 1, comma 1042, della legge 30 dicembre 2020, n. 178" e alla Circolare MEF - RGS n. 29 del 26 luglio 2022 "Circolare sulle procedure finanziarie PNRR" (ed al relativo allegato "Manuale delle procedure finanziarie degli interventi PNRR").

In data 22.10.2021 è stata, quindi, aperta la Contabilità speciale del MIT n. 6298 presso la Tesoreria generale dello Stato, appartenente al c.d. "gruppo 286" delle Amministrazioni centrali titolari di interventi PNRR. Le risorse assegnate con Decreto MEF 6 agosto 2021 transitano nella menzionata contabilità speciale del MIT nel momento in cui l'Amministrazione presenta le richieste di rimborso, a seguito dell'avvenuta rendicontazione di spese sul sistema ReGiS e della loro validazione secondo le procedure di cui al Sistema di Gestione e Controllo (Si.Ge.Co.).

L'art. 5, comma 1, del D.M. 448/2021 prevede che *"le risorse sono erogate, a titolo di anticipazione, pagamenti intermedi e saldo, a seguito di istanze da parte dei soggetti beneficiari, inoltrate al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto delle modalità definite nei provvedimenti nazionali attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza"* nei limiti delle risorse disponibili nell'anno al momento delle erogazioni (comma 2) e, a pena nullità dell'atto che lo autorizza, a condizione che i CUP identificativi siano validi (comma 3).

Sulle richieste di erogazione viene eseguito il controllo formale sul 100% della documentazione da parte della Direzione Generale competente, a cui fa seguito l'ulteriore verifica da parte dell'Unità di missione con particolare riferimento a eventuali cause ostative e alla coerenza con il raggiungimento di *milestone* e *target*.

All’esito favorevole del controllo, l’Amministrazione provvede alla creazione, sul sistema informativo ReGiS, di un apposito “rendiconto di misura” che viene presentato alla Ragioneria generale dello Stato unitamente alla richiesta di erogazione delle risorse.

Espletate le attività di competenza MEF-RGS, le risorse vengono trasferite nell’apposita contabilità speciale del MIT e, successivamente, trasferite nella disponibilità del Soggetto attuatore.

III.3 Le anticipazioni

Di seguito si riportano, in separate tabelle per i “nuovi progetti” e per i progetti “a legislazione vigente”, i dati relativi alle anticipazioni del 10 % erogate, d’insieme alle richieste di maggiore anticipazione ricevute ai sensi della Circolare MEF-RGS del 27 aprile 2023, n.19 e alle somme erogate a titolo di rimborso.

Tabella: Erogazioni per la Misura M2C2-4.2 per “Nuovi progetti

Soggetto Attuatore	CUP	Finanziamento PNRR	Importo anticipazione	maggiore anticipazione	Anticipazione FOI	Rimborsi	Totale
COMUNE DI BERGAMO	H11B21006730001	80.000.000,00	8.000.000,00				8.000.000,00
COMUNE DIBOLOGNA	F31D21000020001	222.142.224,26	22.214.222,43				22.214.222,43
COMUNE DI FIRENZE	H91J12000770005	222.485.838,60	22.248.583,86				22.248.583,86
COMUNE DI GENOVA	B31B21011680001	43.899.106,52	4.389.910,65	4.521.707,70	688.051,92		9.599.670,27
COMUNE DI MILANO	B44D22000070005	28.363.179,74	2.836.317,97				2.836.317,97
COMUNE DI MILANO	B44D22000100005	21.948.292,47	2.194.829,25				2.194.829,25
COMUNE DI MILANO	B44D22000100005	36.000.000,00	3.600.000,00				3.600.000,00
COMUNE DI MILANO	F40J21000050001	52.360.000,00	5.236.000,00				5.236.000,00
COMUNE DI MILANO	B44E07000120004	9.000.000,00	900.000,00				900.000,00
COMUNE DI MILANO	F40E19000030008	8.800.000,00	880.000,00				880.000,00
COMUNE DI PADOVA	H94I19000130004	238.057.777,66	23.805.777,77			42.056.341,60	65.862.119,37
COMUNE DI PERUGIA	C91B21006380001	86.711.742,76	8.671.174,28	14.439.700,29	1.947.108,29		25.057.982,86
ROMA CAPITALE	J81J20000290001	120.000.000,00	12.000.000,00				12.000.000,00
COMUNE DI TRIESTE	F91B21005050001	48.768.102,54	4.876.810,25				4.876.810,25
COMUNE DI BARI	J91B21002850001	159.171.170,07	15.917.117,01				15.917.117,01

Soggetto Attuatore	CUP	Finanziamento PNRR	Importo anticipazione	maggiore anticipazione	Anticipazione FOI	Rimborsi	Totale
CITTA' METROP.DI CATANIA	C91G20000560006	317.071.777,54	31.707.177,75	52.541.090,81	15.341.435,55		99.589.704,11
Comune di Napoli	B61B21004930001	5.700.000,00	570.000,00				570.000,00
COMUNE DI NAPOLI	B61B21004920001	17.000.000,00	1.700.000,00				1.700.000,00
COMUNE DI NAPOLI	B60J21000070001	15.500.000,00	1.550.000,00				1.550.000,00
COMUNE DI NAPOLI	B67H21009120001	2.500.000,00	250.000,00				250.000,00
COMUNE DI NAPOLI	B61B21004880001	26.000.000,00	2.600.000,00				2.600.000,00
COMUNE DI NAPOLI	B69H13000230002	41.500.000,00	4.150.000,00				4.150.000,00
COMUNE DI NAPOLI	B67H21009110001	7.500.000,00	750.000,00				750.000,00
COMUNE DI NAPOLI	B61E16000790007	41.761.536,39	4.176.153,64				4.176.153,64
COMUNE DI NAPOLI	F61B19000600007	24.644.000,00	2.464.400,00				2.464.400,00
COMUNE DI NAPOLI	F91B20001110007	120.772.120,18	12.077.212,02				12.077.212,02
COMUNE DI NAPOLI	B60I20000000001	30.000.000,00	3.000.000,00				3.000.000,00
COMUNE DI PALERMO	D71D18000520001	23.141.795,00	2.314.179,50				2.314.179,50
COMUNE DI TARANTO	E51J20000070001	134.558.977,17	13.455.897,72				13.455.897,72
COMUNE D IPADOVA	H91F18000260005	14.642.359,10	0,00				0,00
Totale 14 soggetti attuatori e 30 interventi		2.200.000.000,00	218.535.764,10	71.502.498,80	17.976.595,76	42.056.341,60	350.071.200,26

Tabella: Erogazioni per la Misura M2C2-4.2 per progetti in essere (Legislazione vigente)

Soggetto Attuatore	CUP	Finanziamento PNRR	Importo anticipazione	Importo 2° anticipazione	Anticipazione FOI	Totale
COMUNE DI BERGAMO	H21D18000120001	100.000.000,00	12.504.037,14	12.504.037,14	0,00	25.008.074,28
COMUNE DI BOLOGNA	F31F19000110001	398.822.272,70	50.964.448,26	0,00	0,00	50.964.448,26
COMUNE DI FIRENZE	H41J22000280003	150.000.000,00	20.062.013,38	0,00	0,00	20.062.013,38
COMUNE DI GENOVA	B31E20000230001	350.000.000,00	47.164.508,71	47.164.508,71		94.329.017,42
COMUNE DI RIMINI	D91E20000170001	48.976.182,34	4.897.618,23			4.897.618,23

ROMA CAPITALE	J81F19000890001	100.000.000,00	18.425.660,00			18.425.660,00
GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIACIRCUMETNEA	C91D17000020001	115.000.000,00	11.500.000,00		2.300.000,00	13.800.000,00
COMUNE DI TARANTO	E51D20001110001	130.000.000,00	13.000.000,00	13.000.000,00		26.000.000,00
COMUNE DI FIRENZE	H21E0300037000	7.201.544,96	0,00	0,00	0,00	0,00
Totale 8 soggetti attuatori e 9 interventi		1.400.000.000,00	178.518.285,72	72.668.545,85	2.300.000,00	253.486.831,57

III.4 Gli stanziamenti per i progetti “a legislazione vigente”

L'intervento della Ferrovia Circumetnea (FCE) è inserito nel Piano sviluppo e coesione 2014-2020 del MIT e, pertanto, segue il circuito finanziario del Fondo sviluppo e coesione, ad esclusione dei pagamenti a titolo di anticipazione FOI, i quali, ai sensi della Circolare MEF-RGS n. 31 del 28 novembre 2023, vengono effettuati tramite la Contabilità speciale PNRR del MIT.

Lo stanziamento relativo al progetto del Comune di Firenze, di cui al CUP H21E0300037000, risulta iscritto nel capitolo MIT 7403 “Concorso dello Stato alla spesa per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane”. In tale capitolo sono impegnate le somme utili a pagare le rate semestrali di ammortamento dei mutui contratti a suo tempo con Cassa Depositi e Prestiti da determinati Comuni beneficiari, per la realizzazione di interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa ai sensi della L. 211/92 (art. 9) e successivi rifinanziamenti, con oneri a carico dello Stato: i pagamenti vengono quindi effettuati da Cassa Depositi e Prestiti sulla base dei nulla osta allo svincolo da parte della Direzione generale TPL del MIT, a seguito di presentazione da parte dei Comuni delle richieste di pagamento in corrispondenza del completamento degli stati di avanzamento dei lavori.

Le risorse destinate ai restanti sette interventi “a legislazione vigente” sono, invece, iscritte sul capitolo di bilancio 7400 denominato “Spese per il completamento di interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa”, rispettivamente sul piano gestionale 3, 4 e 6, afferendo ai Fondi istituiti, come si è visto (cfr. Cap. I, par. 3), con le leggi di bilancio 2018 e 2019.

Per tale ragione l'orizzonte temporale degli impegni assunti a valere sugli stanziamenti del capitolo 7400 varia dal 2019/2020 al 2033: per gli interventi oggetto di finanziamento con le risorse PNRR è stato necessario, quindi, operare una rimodulazione degli impegni coerentemente con le tempistiche del PNRR, come da schema che segue:

Impegno GENOVA																
Capitolo 7400 PG 4	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	TOTALE	
Impegno orig.	684.600,74	4.604.262,14	19.411.442,22	30.236.616,00	45.496.571,51	40.174.059,04	36.750.531,90	30.149.615,64	59.127.830,99	42.914.573,01	44.178.560,85	44.208.115,32	44.208.115,32	41.494.412,44	471.645.087,12	
DD n° 263/2022 (disimpegno)					5.889.891,47	26.133.299,99	17.174.725,56	23.614.010,27	20.675.498,87	19.382.197,49	5.889.891,47	26.133.299,99	17.174.725,56	23.614.010,27	112.989.633,65	
DD n° 334/2022 (impegno)					5.889.891,47	26.133.299,99	17.174.725,56	23.614.010,27	20.675.498,87	19.382.197,49	- 5.889.891,47	- 26.133.299,99	- 17.174.725,56	- 23.614.010,27	- 112.989.633,65	
DD n° 343/2022 (disimpegno)															0,00	
DD n° 127/2023 (impegno)					45.456.581,59	17.382.462,80	29.867.098,83	50.553.621,06	- 33.237.919,52	16.781.075,02	- 27.001.835,29	- 20.594.105,05	- 23.552.616,45	- 22.112.214,95	143.259.764,35	
Post rimodulazione	684.600,74	4.604.262,14	25.301.333,69	101.826.497,58	80.053.759,87	93.455.168,14	107.067.653,83	57.531.813,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	471.645.087,12	
Impegno RIMINI																
Capitolo 7400 PG 3	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	TOTALE
Impegno orig.	1.155.431,99	281.347,89	597.125,16	1.737.807,83	3.074.756,90	4.401.246,77	5.530.192,59	6.882.207,70	7.089.511,77	6.576.092,63	4.694.046,95	3.521.150,41	1.376.906,19	590.136,94	590.136,94	40.976.182,34
DD n° 262/2022 (disimpegno)					1.089.694,23	2.862.786,22	1.211.315,87	647.757,72	277.680,45	-1.089.694,23	-2.862.786,22	-1.211.315,87	-647.757,72	-277.680,45	-277.680,45	6.366.914,94
DD n° 414/2022 (impegno)					1.089.694,23	2.862.786,22	1.211.315,87	647.757,72	277.680,45	-1.089.694,23	-2.862.786,22	-1.211.315,87	-647.757,72	-277.680,45	-277.680,45	0,00
DD n° 344/2022 (disimpegno)																-10.951.637,12
DD n° 126/2023 (impegno)					5.486.398,40	1.801.262,73	2.309.834,54	729.228,47	624.812,98	-5.486.398,40	-1.801.262,73	-2.309.834,54	-729.228,47	-312.456,69	-312.456,69	10.951.637,12
Post rimodulazione	1.155.431,99	281.347,89	597.125,16	2.827.501,86	12.323.945,32	7.413.825,37	8.895.784,85	7.898.316,70	7.992.105,20	-	-	-	-	0,00	0,00	48.976.182,34
Impegno BERGAMO																
Capitolo 7400 PG 3	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	TOTALE
Impegno orig.	845.634,88	114.164,46	682.895,25	3.561.516,21	10.044.036,31	12.744.224,34	13.605.725,54	17.026.762,01	19.290.930,62	17.893.890,41	12.691.120,00	9.561.233,56	3.746.851,12	1.605.793,34	1.605.793,34	125.040.371,41
DD n° 265/2022 (disimpegno)					2.866.164,90	7.529.834,89	3.186.059,82	1.703.762,83	730.368,21	-2.866.164,90	-7.529.834,89	-3.186.059,82	-1.703.762,83	-730.368,21	-730.368,21	-16.746.559,04
DD n° 415/2022 (impegno)					2.866.164,90	7.529.834,89	3.186.059,82	1.703.762,83	730.368,21	-2.866.164,90	-7.529.834,89	-3.186.059,82	-1.703.762,83	-730.368,21	-730.368,21	0,00
DD n° 342/2022 (disimpegno)																-30.378.123,75
DD n° 132/2023 (impegno)					15.027.780,72	5.161.295,96	6.395.179,82	2.161.526,09	1.632.359,02	15.027.725,43	- 5.161.295,96	- 6.395.179,82	- 2.043.088,29	- 875.425,13	- 875.425,13	30.378.123,75
Post rimodulazione	845.634,88	114.164,46	682.895,25	6.427.682,19	32.601.671,92	22.091.580,32	21.704.666,19	19.938.626,51	21.831.637,05	-	-	-	-	0,00	0,00	125.040.371,41
Impegno BOLOGNA																
Capitolo 7400 PG 3	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	TOTALE
Impegno orig.	786.583,66	299.060,27	1.630.244,96	12.166.905,80	36.653.086,74	46.904.303,57	57.730.387,13	72.248.170,19	81.653.252,86	73.923.426,45	53.849.632,90	40.654.003,08	15.898.245,56	6.113.539,61	6.113.539,61	509.844.462,19
DD n° 265/2022 (disimpegno)					11.682.028,37	30.690.398,33	12.965.868,62	6.944.263,80	2.976.863,57	-11.682.028,37	-30.690.398,33	-12.965.868,62	-6.944.263,80	-2.976.863,57	-2.976.863,57	-48.256.286,46
DD n° 415/2022 (impegno)					11.682.028,37	30.690.398,33	12.965.868,62	6.944.263,80	2.976.863,57	-11.682.028,37	-30.690.398,33	-12.965.868,62	-6.944.263,80	-2.976.863,57	-2.976.863,57	0,00
DD n° 342/2022 (disimpegno)																-131.690.219,15
DD n° 132/2023 (impegno)					64.243.600,83	23.159.279,25	27.668.242,90	9.473.043,96	7.154.047,18	64.243.450,08	- 23.159.230,57	- 27.668.216,26	- 8.953.981,76	- 3.836.670,24	- 3.836.670,24	131.690.219,15
Post rimodulazione	786.583,66	299.060,27	1.630.244,96	23.848.934,17	130.987.068,00	83.045.451,44	92.342.893,83	84.696.077,72	91.884.163,61	0,00	-	-	0,00	0,00	0,00	508.644.477,66
Impegno FIRENZE																
Capitolo 7400 PG 3	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	TOTALE
Impegno orig.	3.847.548,85	3.484.147,16	13.571.732,26	17.906.942,51	19.506.347,61	16.500.688,96	17.624.663,35	22.096.225,35	24.869.197,16	23.179.491,15	16.439.896,96	12.411.393,71	4.853.617,65	2.000.121,85	2.000.121,85	200.620.133,78
DD n° 265/2022 (disimpegno)					4.598.597,99	12.081.189,88	5.111.851,16	2.733.590,14	1.171.834,07	-4.598.597,99	-12.081.189,88	-5.111.851,16	-2.733.590,14	-1.171.834,07	-1.171.834,07	-26.868.897,41
DD n° 415/2022 (impegno)					4.598.597,99	12.081.189,88	5.111.851,16	2.733.590,14	1.171.834,07	-4.598.597,99	-12.081.189,88	-5.111.851,16	-2.733.590,14	-1.171.834,07	-1.171.834,07	0,00
DD n° 342/2022 (disimpegno)																-34.175.745,16
DD n° 132/2023 (impegno)					18.580.836,79	4.359.715,54	7.299.549,58	2.242.825,48	1.893.616,50	18.580.893,16	- 4.358.706,38	- 7.299.542,55	- 2.230.027,51	- 908.287,78	- 908.287,78	34.175.745,16
Post rimodulazione	3.847.548,85	3.484.147,16	13.571.732,26	22.585.540,50	50.168.474,38	25.579.253,66	27.657.803,87	25.470.988,90	27.854.847,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	208.629.132,51
Impegno ROMA CAPITALE																
Capitolo 7400 PG 3	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	TOTALE
Impegno orig.	11.340.909,43	3.002.293,02	15.335.386,76	31.656.183,22	50.420.023,97	45.787.140,70	48.882.321,43	61.173.338,48	69.307.988,66	64.288.736,43	45.596.348,81	34.423.224,11	13.481.596,02	5.769.255,44	5.769.255,44	506.214.002,01
DD n° 265/2022 (disimpegno)					4.233.514,43	11.095.790,50	4.694.904,23	2.510.625,51	1.076.253,70	-4.233.514,43	-11.095.790,50	-4.694.904,23	-2.510.625,51	-1.076.253,70	-1.076.253,70	-24.677.542,15
DD n° 415/2022 (impegno)					4.233.514,43	11.095.790,50	4.694.904,23	2.510.625,51	1.076.253,70	-4.233.514,43	-11.095.790,50	-4.694.904,23	-2.510.625,51	-1.076.253,70	-1.076.253,70	0,00
DD n° 342/2022 (disimpegno)																-39.083.239,62
DD n° 132/2023 (impegno)					19.987.303,18	6.075.546,52	8.260.693,16	2.707.276,00	2.044.419,32	19.987.258,29	- 6.075.533,75	- 8.260.685,20	- 2.550.934,60	- 1.096.414,92	- 1.096.414,92	39.083.239,16
Post rimodulazione	11.340.909,43	3.002.293,02	15.335.386,76	35.879.697,05	81.503.117,74	56.557.593,53	59.661.640,10	64.956.866,19	72.428.861,48	40.077.963,77	38.425.034,48	21.459.634,68	6.392.075,91	3.596.586,82	3.596.586,82	506.214.000,55

Le tabelle che seguono riassumono gli impegni di bilancio relativi ai piani di gestione 3, 4 e 6 del cap. 7400:

I dati complessivi del Piano gestionale n 3 del cap. 7400 relativi ai pagamenti sono riassunti nella tabella che segue:

Ministero dell’infrastrutture cap. 7400 -P.G. 03 denominazione " ULTERIORI SOMME PER GLI INTERVENTI NEL SETTORE DEI SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA - RIPARTO FONDO INVESTIMENTI 2018 - COMMA 1072"								
Anno	Stanziamiento iniziale	Variazioni	Stanziamiento definitivo	Residui Iniziali	Impegni c/c	Pagato c/competenza	Pagato c/residui	Pagato totale
2022	104.200.000,00	24.460.000,00	128.660.000,00	90.422.912,60	128.660.000,00	54.237.076,29	76.871.018,85	131.108.095,14
2023	365.846.000,00	0,00	365.846.000,00	87.974.817,46	365.846.000,00	88.556.214,15	32.256.270,13	120.812.484,28
2024	267.746.100,00	0,00	267.746.100,00	333.008.333,18	267.746.100,00	14.484.743,53	3.838.354,58	18.323.098,11

Con specifico riferimento agli interventi finanziati a valere su risorse PNRR i dati relativi ad impegni e pagamenti sono riportati nella tabella di dettaglio che segue:

Capitolo 7400 PG3		Impegni											Pagamenti				
PNRR	Soggetto attuatore	Totale	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028-2033	totale	2021	2022	2023	2024
si	Comune di Bergamo H21D18000120001	125.040.371,40 €	845.634,88 €	114.164,46 €	682.695,25 €	6.427.681,19 €	32.601.631,92 €	21.091.580,22 €	21.704.668,19 €	19.918.656,31 €	21.653.657,85 €		25.008.074,28 €		5.204.010,80 €	19.804.063,48 €	
si	Comune di Bologna F31F19000110001	509.644.482,60 €	786.583,66 €	209.060,27 €	1.650.244,96 €	23.848.934,17 €	130.987.068,00 €	83.049.451,44 €	92.342.893,83 €	84.696.077,72 €	91.984.163,61 €		50.964.448,26 €	2.735.888,89 €	12.166.905,80 €	36.061.653,57 €	
si	Comune di Firenze H41J22000280003	200.620.133,76 €	3.847.548,85 €	3.484.147,16 €	13.571.732,16 €	22.585.540,50 €	50.168.474,38 €	25.979.253,66 €	27.657.803,07 €	25.470.984,90 €	27.854.647,73 €		20.062.013,38 €		20.062.013,38 €		
si	Comune di Rimini D01E20000170001	48.976.182,34 €	1.155.431,99 €	281.347,69 €	597.125,16 €	2.827.501,86 €	12.323.943,52 €	7.413.825,37 €	8.495.784,85 €	7.889.116,70 €	7.092.105,20 €		4.897.618,23 €			4.897.618,23 €	
in parte	Roma Capitale J81F19000890001 J81C18000095001 J84109003410001 J81F19000910001 J81F19000900001	506.214.000,55 €	11.340.909,43 €	3.002.293,02 €	15.335.386,76 €	35.879.697,65 €	81.503.117,71 €	56.557.591,53 €	59.661.640,10 €	64.956.868,19 €	72.428.661,68 €	105.547.834,48 €	36.667.729,50 €		36.667.729,50 €		
Si (di cui sopra)	Roma Capitale J81F19000890001	184.256.600,00 €											18.425.660,00 €		18.425.660,00 €		
sottototale		1.068.537.770,10 €	17.976.108,81 €	7.181.012,69 €	31.837.184,39 €	91.569.355,37 €	307.584.235,53 €	194.091.702,22 €	209.862.790,04 €	202.931.703,82 €	221.913.236,07 €	105.547.834,48 €	119.357.814,15 €	2.735.888,89 €	55.858.589,98 €	60.763.335,28 €	

In esito alle richieste di integrazione istruttoria inoltrate all’Amministrazione, è stato precisato, con riferimento all’intervento di Roma Capitale che, ai sensi del D.M. n.607 del 27 dicembre 2019, le risorse totali iscritte sul capitolo in questione sono pari a circa 506 mln di euro, per i seguenti interventi:

- € 184.256.600,00 per l’intervento “Tranvia Viale Palmiro Togliatti”;
- € 158.966.001,00 per l’intervento “Acquisizione di nuovo materiale rotabile per la rete tranviaria di Roma”;
- € 109.591.314,06 per l’intervento “Funivia Battistini-Torrevecchia-Casalotti G.R.A.”;
- € 29.945.392,95 per l’intervento “Funivia EUR Magliana (EUR Magliana MB-Villa Bonelli FS);
- € 23.454.694,00 per l’intervento “Tranvia Via Tiburtina (P.le Verano-P.le ST. Tiburtina)”.

Pur essendo stato finanziato con risorse PNRR solo l’intervento “Tranvia Viale Palmiro Togliatti” (CUP J81F19000890001), la rimodulazione degli impegni è stata operata senza distinzione al fine di *“garantire la completa disponibilità di risorse a favore di quest’ultimo intervento coerentemente con le tempistiche del PNRR”* (cfr. nota del 22 maggio 2024 MIT).

I dati complessivi del Piano gestionale n 4 del cap. 7400 relativi ai pagamenti sono riassunti nella tabella che segue:

Ministero dell’infrastrutture cap. 7400 -P.G. 04 denominazione " RIFINANZIAMENTO DEL PROGRAMMA DI INTERVENTI NEL SETTORE DEI SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA - RIPARTO FONDO INVESTIMENTI 2019 - COMMA 95"								
Anno	Stanziamento iniziale	Variazioni	Stanziamento definitivo	Residui Iniziali	Impegni c/c	Pagato c/competenza	Pagato c/residui	Pagato totale
2022	36.000.000,00	5.950.000,00	41.950.000,00	2.711.137,12	41.950.000,00	26.881.390,54	1.712.100,20	28.593.490,74
2023	182.589.271,00	0,00	182.589.271,00	16.067.646,29	182.589.271,00	79.962.696,04	5.950.000,00	85.912.696,04
2024	163.400.969,00	0,00	163.400.969,00	112.744.221,25	163.400.969,00	3.574.289,07	21.353.342,08	24.927.631,15

È tuttavia da precisare che tra gli interventi inclusi in questo piano gestionale, solo quello relativo al Comune di Genova è inserito nel PNRR. Di seguito i prospetti degli impegni e dei pagamenti relativi:

Impegni

PNRR	soggetto attuatore	CUP	totale	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Si	COMUNE DI GENOVA	B31E20000230001	471.645.087,12 €	684.600,74 €	4.604.262,14 €	25.301.333,69 €	101.826.497,58 €	80.053.759,87 €	93.655.168,14 €	107.987.651,83 €	57.531.813,13 €

Pagamenti

soggetto attuatore	CUP	totale	2021	2022	2023	2024
COMUNE DI GENOVA	B31E20000230001	94.329.017,42 €	5.288.862,88 €	19.411.442,22 €	69.628.712,32 €	

Per quanto riguarda il piano gestionale 6 del cap. 7400 le relative risorse sono destinante esclusivamente al Comune di Taranto per la realizzazione della Linea Blu della Rete BRT prevista dal PUMS. Nella seguente tabella si riporta l’ammontare degli impegni per singole annualità, come da Decreto di impegno n. 372 del 17.12.2021.

Soggetto attuatore	CUP	totale	2020	2021	2022	2023	2024
COMUNE DI TARANTO	E51D20001110001	130.000.000,00 €	5.000.000,00 €	10.000.000,00 €	35.000.000,00 €	40.000.000,00 €	40.000.000,00 €

Nella tabella che segue sono, invece, riportati i pagamenti:

Ministero dell’infrastrutture cap. 7400 -P.G. 06 denominazione " SOMME DA DESTINARE AL COMUNE DI TARANTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA INNOVATIVO DI BUS RAPIDTRANSIT, IVI COMPRESSE LE ATTIVITA' DI PROGETTAZIONE E ALTRI ONERI TECNICI"								
Anno	Stanziamento iniziale	Variazioni	Stanziamento definitivo	Residui Iniziali	Impegni c/c	Pagato c/competenza	Pagato c/residui	Pagato totale
2022	35.000.000,00	0,00	35.000.000,00	15.000.000,00	35.000.000,00	11.000.000,00	15.000.000,00	26.000.000,00
2023	40.000.000,00	0,00	40.000.000,00	24.000.000,00	40.000.000,00	0,00	0,00	0,00
2024	40.000.000,00	0,00	40.000.000,00	64.000.000,00	40.000.000,00	0,00	0,00	0,00

III.5 Quadro finanziario al 1° luglio 2024

Il quadro finanziario relativo alle somme stanziaste, impegnate, pagate e residue risultante da ReGis in relazione alla misura in esame è il seguente;

Soggetto attuatore	Finanziamento totale (m€)	Finanziamento PNRR (m€)	Impegni totali (m€)	Pagamenti totali (m€)	Residui (m€)
COMUNE DI BOLOGNA	511.324.369,00	398.822.272,70	388.683.053,58	118.859.491,53	269.823.562,05
COMUNE DI GENOVA	498.251.029,62	350.000.000,00	145.927.588,67	51.363.122,92	94.564.465,75
COMUNE DI FIRENZE	447.067.568,36	150.000.000,00	20.062.013,38	2.369.332,76	17.692.680,62
COMUNE DI FIRENZE	283.445.790,16	222.485.838,60	220.444.675,21	12.300,00	220.432.375,21
COMUNE DI RIMINI	53.873.800,57	48.976.182,34	843.772,30	738.768,68	105.003,62
ROMA CAPITALE	194.256.600,00	100.000.000,00	8.588,80	7.399,40	1.189,40

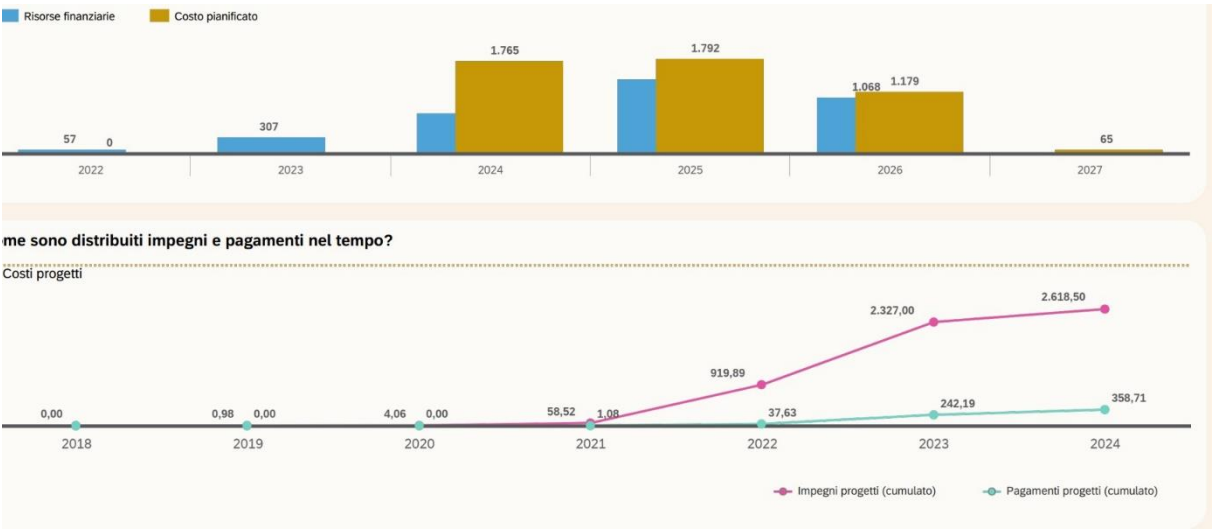
GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA	138.000.000,00	115.000.000,00	0,00	0,00	0,00
COMUNE DI TARANTO	138.791.431,83	130.000.000,00	1.792.405,04	1.672.196,49	120.208,55
COMUNE DI BOLOGNA	272.197.353,92	222.142.224,26	185.454.493,50	1.269.521,23	184.184.972,27
COMUNE DI BERGAMO	205.045.536,92	100.000.000,00	44.575.144,46	4.230.474,08	40.344.670,38
COMUNE DI BERGAMO	84.096.048,22	80.000.000,00	44.114.158,51	825.969,78	43.288.188,73
COMUNE DI GENOVA	56.244.065,52	43.899.106,52	53.438.726,63	11.468.324,46	41.970.402,17
COMUNE DI MILANO	43.707.900,00	28.363.179,74	43.385.970,78	26.450,28	43.359.520,50
COMUNE DI MILANO	25.875.100,00	21.948.292,47	25.872.572,69	834.296,91	25.038.275,78
COMUNE DI MILANO	50.000.000,00	36.000.000,00	50.000.000,00	0,00	50.000.000,00
COMUNE DI MILANO	52.360.000,00	52.360.000,00	52.360.000,00	5.236.000,00	47.124.000,00
COMUNE DI MILANO	23.400.000,00	9.000.000,00	23.400.000,00	134.331,70	23.265.668,30
COMUNE DI MILANO	8.800.000,00	8.800.000,00	8.800.000,00	880.000,00	7.920.000,00
COMUNE DI TRIESTE	61.977.457,19	48.768.102,54	53.893.531,87	1.326.259,59	52.567.272,28
COMUNE DI TARANTO	134.558.977,17	134.558.977,17	1.972.263,17	1.477.003,14	495.260,03
REGIONE CAMPANIA	120.772.120,18	120.772.120,18	104.334.233,75	849.141,28	103.485.092,47
REGIONE CAMPANIA	24.644.000,00	24.644.000,00	22.188.184,82	182.395,18	22.005.789,64
COMUNE DI NAPOLI	26.000.000,00	26.000.000,00	0,00	0,00	0,00
COMUNE DI NAPOLI	67.221.820,03	41.761.536,39	145.762,87	71.760,18	74.002,69
CITTA' METROPOLITANA DI CATANIA	470.486.133,05	317.071.777,54	394.473.239,66	99.589.704,11	294.883.535,55
COMUNE DI PADOVA	415.387.493,75	238.057.777,66	330.045.160,92	51.622.891,81	278.422.269,11
COMUNE DI NAPOLI	8.700.000,00	7.500.000,00	7.700.000,00	0,00	7.700.000,00
COMUNE DI NAPOLI	2.500.000,00	2.500.000,00	0,00	0,00	0,00
COMUNE DI NAPOLI	5.700.000,00	5.700.000,00	166.627,25	0,00	166.627,25
COMUNE DI BARI	159.171.170,07	159.171.170,07	104.746.422,39	180.648,70	104.565.773,69
ROMA CAPITALE	120.000.000,00	120.000.000,00	9.980,06	7.008,25	2.971,81
COMUNE DI NAPOLI	17.000.000,00	17.000.000,00	0,00	0,00	0,00
COMUNE DI PERUGIA	111.182.825,91	86.711.742,76	75.564.596,68	1.357.661,12	74.206.935,56
COMUNE DI NAPOLI	15.500.000,00	15.500.000,00	0,00	0,00	0,00
COMUNE DI NAPOLI	41.500.000,00	41.500.000,00	32.950.808,56	0,00	32.950.808,56
COMUNE DI NAPOLI	30.000.000,00	30.000.000,00	0,00	0,00	0,00
COMUNE DI PALERMO	23.141.795,00	23.141.795,00	23.141.795,00	0,00	23.141.795,00
COMUNE DI FIRENZE	67.319.801,98	7.201.544,96	18.531.124,97	0,00	18.531.124,97
COMUNE DI PADOVA	92.301.015,30	14.642.359,10	78.431.504,12	4.558,60	78.426.945,52
	5.101.801.203,75	3.600.000.000,00	2.557.458.399,64	356.597.012,18	2.200.861.387,46

Per completezza si riporta anche il Piano dei costi aggiornato risultante da ReGis

Soggetto attuatore	Finanziamento totale (m€)	Finanziamento PNRR (m€)	Piano dei costi (2020-2023)	Piano dei costi (2024)	Piano dei costi (2025)	Piano dei costi (2026)	Piano dei costi (2027-28)
COMUNE DI BOLOGNA	511.324.369,00	398.822.272,70	116.913.050,83	177.635.082,77	110.305.802,36	106.470.433,04	0,00
COMUNE DI GENOVA	498.251.029,62	350.000.000,00	84.092.813,96	19.000.000,00	133.891.410,86	203.734.991,67	57.531.813,13
COMUNE DI FIRENZE	447.067.568,36	150.000.000,00	5.201.653,92	184.372.151,85	149.552.674,86	107.941.087,73	0,00
COMUNE DI FIRENZE	283.445.790,16	222.485.838,60	2.346.663,30	53.765.447,61	151.231.892,17	76.101.787,08	0,00
COMUNE DI RIMINI	53.873.800,57	48.976.182,34	716.117,48	10.172.100,05	24.126.768,22	18.858.814,82	0,00

Soggetto attuatore	Finanziamento totale (m€)	Finanziamento PNRR (m€)	Piano dei costi (2020-2023)	Piano dei costi (2024)	Piano dei costi (2025)	Piano dei costi (2026)	Piano dei costi (2027-28)
ROMA CAPITALE	194.256.600,00	100.000.000,00	7.339,40	54.742.660,60	74.750.000,00	64.756.600,00	0,00
GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA	138.000.000,00	115.000.000,00	0,00	115.000.000,00	23.000.000,00	0,00	0,00
COMUNE DI TARANTO	138.791.431,83	130.000.000,00	1.773.577,92	68.508.927,10	68.508.926,81	0,00	0,00
COMUNE DI BOLOGNA	272.197.353,92	222.142.224,26	1.555.210,11	137.444.789,89	70.000.000,00	63.197.353,92	0,00
COMUNE DI BERGAMO	205.045.536,92	100.000.000,00	5.173.228,30	67.146.210,72	82.864.962,10	42.077.559,30	7.783.576,50
COMUNE DI BERGAMO	84.096.048,22	80.000.000,00	756.464,93	32.273.425,61	32.791.210,63	18.274.947,05	0,00
COMUNE DI GENOVA	56.244.065,52	43.899.106,52	7.833.548,38	22.654.417,86	18.371.914,08	7.384.185,20	0,00
COMUNE DI MILANO	43.707.900,00	28.363.179,74	1.255.183,74	14.858.450,68	18.936.753,24	8.657.512,34	0,00
COMUNE DI MILANO	25.875.100,00	21.948.292,47	1.088.239,99	8.671.144,62	11.109.561,72	5.006.153,67	0,00
COMUNE DI MILANO	50.000.000,00	36.000.000,00	497.839,01	17.474.408,27	19.811.259,34	12.216.493,38	0,00
COMUNE DI MILANO	52.360.000,00	52.360.000,00	5.236.000,00	8.003.600,00	18.026.800,00	21.093.600,00	0,00
COMUNE DI MILANO	23.400.000,00	9.000.000,00	134.331,70	8.738.481,89	9.052.277,46	5.474.908,95	0,00
COMUNE DI MILANO	8.800.000,00	8.800.000,00	880.000,00	7.920.000,00	0,00	0,00	0,00
COMUNE DI TRIESTE	61.977.457,19	48.768.102,54	1.326.259,59	4.900.298,57	40.000.000,00	15.750.899,03	0,00
COMUNE DI TARANTO	134.558.977,17	134.558.977,17	1.578.384,37	64.191.355,34	44.665.484,07	24.123.753,39	0,00
REGIONE CAMPANIA	120.772.120,18	120.772.120,18	2.948.100,12	38.989.399,88	32.208.000,00	46.626.620,18	0,00
REGIONE CAMPANIA	24.644.000,00	24.644.000,00	909.164,65	7.590.835,35	8.000.000,00	8.144.000,00	0,00
COMUNE DI NAPOLI	26.000.000,00	26.000.000,00	0,00	10.804.353,16	12.092.985,36	3.102.661,48	0,00
COMUNE DI NAPOLI	67.221.820,03	41.761.536,39	71.760,18	6.214.965,46	42.300.776,29	18.634.318,10	0,00
CITTA' METROPOLITANA DI CATANIA	470.486.133,05	317.071.777,54	0,00	145.000.000,00	240.000.000,00	85.486.133,05	0,00
COMUNE DI PADOVA	415.387.493,75	238.057.777,66	51.739.992,28	156.745.417,95	113.175.047,73	93.727.035,79	0,00
COMUNE DI NAPOLI	8.700.000,00	7.500.000,00	0,00	3.230.207,23	1.529.792,77	3.940.000,00	0,00
COMUNE DI NAPOLI	2.500.000,00	2.500.000,00	0,00	800.000,00	1.700.000,00	0,00	0,00
COMUNE DI NAPOLI	5.700.000,00	5.700.000,00	0,00	2.268.447,90	1.349.475,10	2.082.077,00	0,00
COMUNE DI BARI	159.171.170,07	159.171.170,07	166.515,25	74.954.064,38	71.216.544,67	12.834.045,77	0,00
ROMA CAPITALE	120.000.000,00	120.000.000,00	7.008,25	29.992.991,75	50.000.000,00	40.000.000,00	0,00
COMUNE DI NAPOLI	17.000.000,00	17.000.000,00	0,00	6.928.672,75	3.828.995,11	6.242.332,14	0,00
COMUNE DI PERUGIA	111.182.825,91	86.711.742,76	1.357.661,12	60.142.338,88	29.682.825,91	20.000.000,00	0,00
COMUNE DI NAPOLI	15.500.000,00	15.500.000,00	0,00	10.160.359,99	3.616.666,67	1.722.973,34	0,00
COMUNE DI NAPOLI	41.500.000,00	41.500.000,00	0,00	15.774.261,99	17.804.954,01	7.920.784,00	0,00
COMUNE DI NAPOLI	30.000.000,00	30.000.000,00	0,00	6.000.000,00	18.000.000,00	6.000.000,00	0,00
COMUNE DI PALERMO	23.141.795,00	23.141.795,00	0,00	9.100.000,00	14.041.795,00	0,00	0,00
COMUNE DI FIRENZE	67.319.801,98	7.201.544,96	27.502.517,35	39.817.284,63	0,00	0,00	0,00
COMUNE DI PADOVA	92.301.015,30	14.642.359,10	7.188.302,36	70.402.353,94	9.368.000,00	5.342.359,00	0,00
TOTALE	5.101.801.203,75	3.600.000.000,00	330.256.928,49	1.772.388.908,67	1.770.913.556,54	1.162.926.420,42	65.315.389,63

Piano dei conti



Dati ReGis

CAPITOLO IV - Conclusioni

IV.1 Considerazioni conclusive

La misura in esame, pur presentando un numero relativamente contenuto di interventi, si caratterizza per la sua complessità, non solo perché i progetti afferiscono a diverse macro categorie (infrastrutture, upgrading e fornitura di materiale rotabile), ma anche perché si inseriscono in una articolata e spesso più ampia- programmazione plurilivello, caratterizzata dalla concorrenza, nella maggior parte dei casi, di diverse fonti di finanziamento.

A ciò fanno riscontro plurime condizionalità dell'intervento, che non solo deve raggiungere specifici target fisici, ma deve soddisfare anche gli obiettivi trasversali del Piano in termini qualitativi e quantitativi.

I riflessi sul piano gestionale sono di immediata evidenza, sia in relazione alla necessaria ampiezza ed articolazione dell'attività di monitoraggio, sia in relazione alla capacità di costruzione di un cronoprogramma, con l'inserimento di puntuali e numerosi *monitoring step*, che consentano di verificare l'effettiva realizzabilità delle milestone e dei target corrispondenti entro le scadenze concordate a livello europeo e anche il corretto avanzamento dell'attuazione, individuando per tempo possibili scostamenti e consentire l'adozione di eventuali azioni correttive.

Da questo punto di vista la complessa procedura prevista per il monitoraggio in sede di richiesta di erogazione dei pagamenti, aggravata dal fatto che il controllo avviene, con riferimento allo specifico quadro economico del progetto, sul 100% della documentazione, che i progetti seguono circuiti finanziari diversi e che le condizionalità sono plurime, potrebbe, nelle fasi più avanzate di attuazione dell'intervento -quando, cioè, è prevedibile che la mole degli adempimenti raggiunga i massimi livelli- costituire un elemento di criticità e di rallentamento nelle procedure di spesa.

Sul piano organizzativo va, peraltro, sottolineato che, pur in presenza di supporti sempre più performanti ed interoperativi, la non completa copertura della dotazione organica dell'Unità di missione PNRR e la necessità del ricorso al supporto esterno di Cassa Depositi e Prestiti, oltre che di ulteriori professionalità, costituisce, in chiave prospettica, un ulteriore elemento di sofferenza.

Quanto all'attuazione della misura, allo stato l'unica *milestone* per la quale è intervenuta la scadenza è stata raggiunta, essendo stati aggiudicati tutti gli appalti relativi ai 26 progetti relativi a nuove infrastrutture che, in termini di *target* fisico, consentono di ritenere conseguibile anche l'obiettivo finale di realizzazione di almeno 231 Km di nuove infrastrutture.

Non si può, tuttavia, non osservare che tale *target*, se immutato in termini quantitativi, è stato oggetto di rimodulazione, essendo mutato il rapporto tra le diverse tipologie di infrastrutture proprio al fine di garantirne la conseguibilità alla luce delle prospettive di concreta realizzabilità nei tempi previsti.

La stessa logica ha improntato anche le altre rimodulazioni che la misura ha subito, vuoi con l'eliminazione della scadenza per l'avvio dei lavori, vuoi con le riduzioni delle unità di materiale rotabile oggetto di fornitura, a riprova non solo della complessità degli interventi previsti, ma anche della esistenza di rischi esogeni (nel caso specifico ha giocato un ruolo determinante l'aumento dei prezzi dei materiali e dei beni, che ha richiesto la revisione dei rispettivi quadri economici) incidenti sui tempi e sulla realizzazione degli interventi medesimi.

Dal punto di vista della spesa, in relazione agli interventi ammessi a finanziamento, si registra un avanzamento assai ridotto, prevalentemente legato all'erogazione delle anticipazioni del 10% e coerente con lo stato di avanzamento della misura sotto il profilo procedurale. Di qui la rilevanza dei nuovi *monitoring step* introdotti nel cronoprogramma aggiornato relativi alla stipula dei contratti e all'avvio dei lavori.

Non certo secondario, poi, è il profilo relativo alla verifica del conseguimento degli obiettivi generali e trasversali dell'intervento, con particolare riferimento allo spostamento di almeno il 10% del traffico privato sul trasporto pubblico -obiettivo specificamente posto dall'Italia nella programmazione dell'intervento, anche se, come precisato dal Ministero con nota del 11 luglio 2024, non incluso negli Operational arrangements del 22 dicembre 2021-, e al rispetto del principio del DNSH.

Con particolare riferimento a quest'ultimo, che richiede un monitoraggio anche nelle fasi intermedie dell'attuazione della misura, va sottolineato che, allo stato, ci si basa su schede di autovalutazione compilate dai soggetti attuatori, seppur con riferimento alla tassonomia europea. Appare tuttavia evidente, anche alla luce delle specifiche finalità della misura e del suo contributo al raggiungimento degli obiettivi climatici (il *tagging climate* è del 100%), l'effettività del rispetto del principio deve poter essere verificata con strumenti incisivi.

Quanto, invece, al primo, anche a voler prescindere da una puntuale indicazione percentuale della misura dello spostamento del traffico dal trasporto privato al trasporto pubblico e limitandosi, quindi, a valorizzare lo "shift modale" (*"L'obiettivo della misura è aumentare l'uso del trasporto rapido di massa, favorendo il trasferimento modale dal trasporto in automobile al trasporto pubblico"* CID 2023) permane la difficoltà di una valutazione in concreto degli effetti auspicati e della loro incidenza al fine del conseguimento degli obiettivi generali della misura, stante l'oggettiva assenza nei documenti di Piano di dati, rilevati o statistici, di riferimento (nel DEF 2024 si fa riferimento al 20^o Rapporto sulla mobilità degli italiani pubblicato l'1.11.2023 a cura di ISFORT³⁰), di talché il quadro di riferimento per la misurazione degli effetti auspicati (la riduzione, appunto del trasporto privato) è affidato all'utilizzo delle rilevazioni ISTAT che ha recentemente (9 maggio 2024) rilasciato puntuali matrici statistiche di contiguità, distanza e pendolarismo.

³⁰ Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti, società costituita da Fondazione Nazionale delle Comunicazioni e Ferrovie dello Stato nel 1994. Nel febbraio 2024 Isfort ha sottoscritto un accordo quadro con il CNEL per la condivisione dei dati sulla mobilità sostenibile.

CORTE DEI CONTI - CENTRO UNICO PER LA FOTORIPRODUZIONE E LA STAMPA - ROMA

