
Le riforme relative alle infrastrutture e alla mobilità sostenibili: i risultati conseguiti nel 2021 e le prospettive per il 2022

Le scelte riguardanti gli investimenti in infrastrutture e sistemi di mobilità effettuate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) sono andate di pari passo con interventi normativi e riforme destinate a renderli più efficaci in termini di impatto economico e sociale, più semplici in termini procedurali, più capaci di ridurre significativamente le disuguaglianze territoriali, più sostenibili sul piano ambientale. **Anche il 2022 sarà caratterizzato da importanti riforme**, alcune delle quali previste nel Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) trasmesso alla Commissione europea il 30 aprile 2021, come la **revisione del Codice dei contratti pubblici** e **gli interventi per aumentare la competitività del sistema portuale**, diminuendone l'impatto ambientale. Inoltre, il Ministero intende realizzare ulteriori riforme, tra cui quella **del Trasporto Pubblico Locale (Tpl)**, finalizzata al miglioramento del servizio, all'aumento dell'utilizzo del trasporto pubblico, all'innovazione tecnologica e organizzativa, all'aumento di efficienza delle aziende del settore.

I principali interventi normativi effettuati nel 2021 hanno riguardato le seguenti aree:

- semplificazione delle procedure per i contratti pubblici relativi agli investimenti e attuazione delle normative preesistenti in tema di commissariamenti di opere "incagliate";
- inserimento nei contratti pubblici di condizionalità e premialità a favore di progetti e imprese che si impegnano a favorire l'occupazione femminile e giovanile e ad assicurare la sostenibilità ambientale;
- potenziamento delle infrastrutture ferroviarie;
- messa in sicurezza e sviluppo delle infrastrutture stradali e autostradali;
- sviluppo del sistema della portualità e della logistica integrata;
- mobilità sostenibile e riforma del Codice della strada;
- semplificazione della pianificazione per le infrastrutture idriche;
- rigenerazione urbana e revisione della disciplina urbanistica.

Alcune di queste riforme sono state inserite nel PNRR, altre sono esterne al Piano. **Tutte le riforme inserite nel PNRR e previste concludersi nel 2021 sono state approvate, così come due delle quattro previste per il 2022.**

Infine, per rendere più efficace l'azione dello Stato in questi settori, si è proceduto alla riorganizzazione e alla trasformazione del modo di operare del Ministero.

Semplificazione e miglioramento del sistema dei contratti pubblici

Le iniziative di riforma previste per il settore dei contratti pubblici sono state indirizzate da un lato ad **aumentare la qualità della progettazione degli interventi infrastrutturali**, utilizzando le opportunità della digitalizzazione e inserendo elementi legati alla sostenibilità ambientale e sociale, e dall'altro a **garantire una rapida ed efficace realizzazione delle opere pubbliche**, attraverso misure di semplificazione normativa e interventi di "reingegnerizzazione" dei processi autorizzativi. Sotto quest'ultimo profilo, si è intervenuto – ove possibile – per disporre le procedure di autorizzazione delle diverse amministrazioni pubbliche deputate in parallelo, anziché in sequenza, in modo da ridurre il più possibile i tempi necessari, senza tuttavia incidere sul necessario approfondimento delle valutazioni.

La semplificazione delle procedure

Nel corso del 2021 sono stati **molteplici e di grande impatto gli interventi sulla disciplina riguardante le modalità di progettazione ed esecuzione dei contratti pubblici**, in attesa di una riforma complessiva della materia, già prevista nel quadro del PNRR (si veda più avanti). Inoltre, sono stati adottati provvedimenti per **evitare che il forte aumento delle materie prime e dei costi dei materiali per le opere pubbliche verificatisi nel 2021 mettessero a rischio l'esecuzione degli interventi** previsti nel PNRR e in altri programmi di investimento.

Riguardo gli investimenti previsti dal PNRR e dal Piano Nazionale Complementare (PNC), con il d.l. 77/2021 si è proceduto a una **drastica semplificazione dei processi autorizzativi ed esecutivi dei progetti d'investimento**. Le principali innovazioni apportate hanno riguardato i seguenti aspetti:

- l'anticipazione della fase autorizzativa sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, redatto in modo "rafforzato" secondo le linee guida emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- l'istituzione della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC presso il Ministero della Transizione Ecologica (Mite) e una Soprintendenza speciale del Ministero della Cultura (Mic) dedicate alle valutazioni, rispettivamente, di carattere ambientale e culturale-paesaggistico;
- la possibilità di utilizzare l'appalto integrato per la progettazione e l'esecuzione delle opere;
- l'utilizzo di piattaforme informatiche interoperabili per gestire le informazioni relative alle fasi di appalto e di esecuzione delle opere;
- l'individuazione delle unioni di comuni, delle province, delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia quali stazioni appaltanti qualificate per la gestione delle procedure di gara finanziate con le risorse del PNRR e del PNC;
- la previsione di premi per le imprese in caso il completamento dell'opera avvenga in anticipo rispetto ai tempi previsti;
- la possibilità di utilizzare poteri sostitutivi con tempistiche accelerate nel caso di inerzia dei soggetti responsabili per l'attuazione.

Per assicurare la realizzazione nei tempi previsti di alcune opere pubbliche del PNRR di particolare complessità o di rilevante impatto sono state introdotte misure di accelerazione e semplificazione, tra cui l'istituzione del Comitato speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, finalizzato a creare – anche attraverso l'attivazione in parallelo degli iter autorizzativi – una **corsia preferenziale per la valutazione di 10 progetti infrastrutturali di grande rilievo** (Allegato IV al d.l. 77/2021).

Il citato d.l. 77/2021 ha **introdotto numerose semplificazioni riguardanti anche i contratti pubblici per interventi non inclusi nel PNRR e nel PNC**. In particolare, sono state estese le norme di semplificazione del

PNRR ai programmi che utilizzano i fondi strutturali europei e sono state modificate le norme riguardanti gli affidamenti sotto-soglia e i compiti dell’Autorità Nazionale Anticorruzione relativamente alla gestione e implementazione della Banca Dati Nazionale dei Contratti pubblici.

Inoltre, **è stato rafforzato il ruolo della partecipazione dei territori alle scelte pubbliche in materia di investimenti** (d.m. del 12 novembre 2021) attraverso il cosiddetto “Dibattito Pubblico”, prevedendone l’attivazione per tutte le opere caratterizzate da importi di gara superiori a una certa soglia, abbassata rispetto alla normativa precedente.

L’aumento della qualità dei lavori pubblici e della tutela dei lavoratori

Particolarmente rilevanti sono **le modifiche alla disciplina del subappalto** (art. 49 d.l. 77/2021), tema estremamente delicato sotto molti profili. L’estensione della possibilità di subappaltare i lavori è stata accompagnata da una serie di garanzie di tutela dell’esecuzione qualitativa delle opere e del lavoro, prevedendo che:

- i subappaltatori applichino gli stessi **standard qualitativi delle prestazioni** richieste agli aggiudicatari;
- venga **garantito ai lavoratori lo stesso trattamento economico e normativo riconosciuto dal contraente principale**;
- sia **vietato l’affidamento a terzi dell’integrale esecuzione del contratto** o dell’oggetto principale dell’appalto.

D’altra parte, visto che gli appalti pubblici rappresentano uno strumento molto rilevante per ridurre le disuguaglianze sociali e di genere e per accelerare il processo di transizione ecologica del sistema produttivo, sono state previste **clausole sociali per favorire l’occupazione giovanile e femminile nei progetti finalizzati alla realizzazione del PNRR** (d.l. 77/2021).

Sotto il profilo della qualità progettuale, il decreto ministeriale 312/2021 relativo al Building Information Modeling (BIM) per la digitalizzazione della progettazione definisce nuove modalità e tempi di progressiva **introduzione dei metodi e degli strumenti elettronici di modellazione negli appalti** di opere pubbliche nell’edilizia e per le infrastrutture.

Riguardo al **ruolo e alle funzioni del responsabile del procedimento negli appalti e nelle concessioni** (legge 238/2021) è stato ampliato il novero degli operatori economici a cui affidare i servizi di architettura e ingegneria, sono state introdotte ulteriori modifiche alla disciplina relativa al subappalto (eliminando l’obbligatorietà dell’indicazione della cosiddetta “terna” dei subappaltatori in fase di presentazione dell’offerta e il divieto di indicare come subappaltatore un operatore economico che ha partecipato alla gara) ed è stato **meglio definito, sotto il profilo della tempistica, il procedimento di pagamento dei corrispettivi da parte delle stazioni appaltanti**.

Due interventi normativi di grande rilevanza hanno riguardato i **meccanismi per la revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici**. Visto il forte aumento delle materie prime rilevate nel corso del 2021, con il d.l. 73/2021 sono state previste compensazioni per le imprese, anche in deroga alla normativa precedente. In particolare, sulla base del decreto direttoriale dell’11 novembre 2021, che ha rilevato l’aumento del prezzo dei diversi materiali da costruzione, gli operatori economici titolari di contratti pubblici hanno potuto chiedere alle stazioni appaltanti la compensazione per i maggiori costi sostenuti nel corso dell’anno 2021 a seguito degli aumenti dei prezzi dei materiali, potendo accedere anche alle risorse dell’apposito Fondo costituito presso il Mims con una dotazione di complessivi 200 milioni di euro.

Inoltre, con il d.l. sostegni-ter è stato introdotto un **nuovo meccanismo compensativo dell’aumento dei prezzi dei materiali che riguarda tutte le gare per opere pubbliche bandite entro dicembre 2023**. Nel caso in cui durante l’esecuzione di un contratto si verifichi una variazione dei prezzi dei materiali, in aumento o in diminuzione, superiore al 5% rispetto all’anno precedente (in precedenza era il 10%), le imprese riceveranno adeguate compensazioni per i maggiori costi sostenuti. Inoltre, è previsto l’obbligo per le stazioni appaltanti di indicare nel bando di gara le modalità di adeguamento dei costi di esecuzione, mentre per la definizione

dei prezzi usati per determinare le basi d'asta e le variazioni dei prezzi dei materiali è previsto un ruolo centrale dell'Istat per migliorare la qualità di informazioni così importanti per il funzionamento del sistema dei contratti pubblici.

Al fine di migliorare la qualità delle opere pubbliche anche nell'ottica della sostenibilità ambientale e sociale, le **nuove linee guida relative al progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) per le opere PNRR e PNC**, pubblicate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a fine luglio del 2021, hanno dettagliato in modo approfondito i contenuti del PFTE posto a base di gara, richiedendo un importante sforzo di progettazione e valutazione soprattutto a livello ambientale, con l'**introduzione della "relazione di sostenibilità"**.

A tale proposito, va richiamata anche la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 dicembre 2021 contenente le **nuove regole da adottare per gli investimenti programmati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)**, i quali dovranno essere finalizzati all'attuazione dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile e coerenti con le regole europee sugli investimenti verdi. Nel corso del 2021 il Ministero **ha elaborato una proposta di riforma dell'impianto di programmazione delle opere pubbliche** (già sperimentata nell'Allegato infrastrutture al DEF del 2021) basato su valutazioni di impatto degli investimenti **in base a criteri economici, sociali e ambientali**, sintetizzate attraverso un sistema di *scoring* che aiuti l'autorità politica ad assumere decisioni informate sui singoli progetti d'investimento.

La necessità di adeguare il settore dei contratti pubblici all'evoluzione della giurisprudenza europea e nazionale e l'esigenza di innovare la disciplina esistente – in attuazione di una delle riforme prevista dal PNRR – **ha portato all'approvazione di un disegno di legge delega concernente principi e criteri direttivi della nuova normativa sui contratti pubblici** (A.S. 2330), tra i quali quelli di semplificazione, tutela della legalità, digitalizzazione delle procedure e rispetto della sostenibilità. L'approvazione della legge delega per la revisione del Codice dei contratti dovrà avvenire entro giugno 2022, mentre l'emanazione dei decreti delegati dovrà essere completata entro il primo trimestre del 2023. Ovviamente, molte delle innovazioni descritte in precedenza verranno inserite nelle nuove regole definite in attuazione della legge delega.

Infine, allo scopo di ridurre le disuguaglianze territoriali, è stato definito il percorso che porterà all'**allocazione del "Fondo perequativo infrastrutturale"** (4,6 miliardi di euro per gli anni 2022-2033) sulla base della ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché dell'estensione delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e idriche (d.l. 121/2021).

Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie

L'ingente investimento nelle infrastrutture ferroviarie (circa 121 miliardi di euro¹ sull'arco temporale 2021-2036) programmato grazie ai fondi del PNRR, del PNC e ai fondi nazionali sarà decisivo per aumentare le interconnessioni tra le aree del nostro Paese e consentire un forte spostamento del trasporto passeggeri e merci dalla gomma al ferro (*shift* modale), nell'ottica della riduzione dell'impatto ambientale della mobilità. Per rendere più efficiente e rapido il processo di programmazione degli interventi ferroviari e di finanziamento di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) sono state definite e realizzate alcune riforme, previste dal PNRR. In particolare, si è proceduto alla:

- **semplificazione e alla velocizzazione dell'iter approvativo del Contratto di Programma RFI**, con una riduzione dei tempi di definizione dell'atto da una media di 2 anni a 8 mesi (d.l. 152/2021). La riforma ha comportato l'eliminazione di passaggi burocratici che appesantivano e allungavano notevolmente il processo, nonché una valorizzazione del ruolo del Parlamento nella definizione delle linee strategiche degli investimenti per la mobilità ferroviaria e nel controllo dell'azione del Governo. Coerentemente con la nuova procedura prevista dalla riforma, a dicembre 2021 il Governo ha elaborato e trasmesso alle Camere il "Documento strategico sulla mobilità ferroviaria di passeggeri

¹ Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio e risorse del Contratto di Programma RFI stanziati sul capitolo di bilancio del MEF.

e merci”, previsto dalla nuova normativa come base del processo di definizione del Contratto di programma 2022-2026;

- **accelerazione del processo di aggiornamento 2020-2021 del Contratto di programma RFI 2017-2021** (d.l. 73/2021), che ha previsto l'assegnazione di ulteriori risorse per un valore di circa 31,7 miliardi di euro e ha recepito i progetti e i finanziamenti del PNRR, del PNC e dell'allegato infrastrutture al DEF, contrattualizzando in un unico atto tutti gli investimenti da avviare e quelli per dare continuità alle opere in corso;
- **velocizzazione dei processi di approvazione dei progetti ferroviari** (d.l. 152/2021), attraverso l'estensione delle misure di accelerazione già utilizzate per le opere prioritarie del PNRR a tutte le opere ferroviarie, comprese quelle finanziate con i fondi ordinari e i fondi strutturali europei, consentendo così una riduzione dei tempi autorizzativi da 11 mesi a 6 mesi;
- **definizione delle “Linee guida operative per valutare ex-ante le proposte d'investimento per il settore ferroviario”** (d.m. 496/2021), che rappresentano un ‘manuale’ per la definizione e la valutazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica delle opere ferroviarie, anche nell’ottica della sostenibilità e della resilienza;
- **revisione dei corridoi europei della Rete TEN-T**, approvata dalla Commissione europea il 14 dicembre 2021, grazie alla quale il porto di Civitavecchia è stato inserito tra quelli *core*, il corridoio Baltico-Adriatico è stato esteso fino a Bari, la tratta ferroviaria Ancona-Foggia (la cosiddetta “Adriatica”) è stata inserita nella rete *extended core* e la parte mancante della sezione Jonica in quella *comprehensive*. Tali modifiche consentiranno all'Italia di beneficiare di ingenti finanziamenti europei a integrazione di quelli nazionali.

Messa in sicurezza e sviluppo delle infrastrutture stradali e autostradali

Gli interventi di riforma riguardanti le infrastrutture stradali sono stati mirati in primo luogo ad assicurare la manutenzione sistematica del patrimonio infrastrutturale esistente, resa possibile dai consistenti investimenti previsti con la Legge di Bilancio e il Fondo Sviluppo e Coesione (43 miliardi di euro² nell'arco temporale 2021-2036), anche al fine di ridurre i rischi derivanti dall'obsolescenza delle opere d'arte, da eventi sismici e da possibili disastri naturali. In particolare, come previsto dal PNRR:

- **le “Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti e delle gallerie esistenti” sono state estese alla rete viaria degli Enti locali** (d.m. 493/2021), assicurando finalmente una omogeneità di classificazione, gestione del rischio e di valutazione della sicurezza su tutta la rete stradale e autostradale nazionale, e definendo i termini per effettuare le attività di verifica da parte degli enti gestori;
- è stato **accelerato il processo di trasferimento degli obblighi manutentivi delle opere d'arte dei sovrappassi e sottopassi interferenti con le strade principali** a soggetti maggiormente in grado di pianificare e mantenere le infrastrutture, come l'ANAS e le società concessionarie autostradali (d.m. 485/2021).

Per migliorare la sicurezza, il controllo e la manutenzione sulle opere stradali è stata **rafforzata l'operatività dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA)** (d.l. 121/2021). In particolare, sono state: avviate le attività ispettive sulle infrastrutture e sui gestori; definite le Linee Guida per i sistemi di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali; trasferite all'Agenzia la “Commissione permanente per le gallerie” (l'autorità amministrativa che approva i progetti per la loro messa a servizio) e le funzioni esercitate dagli uffici che controllano i trasporti a impianti fissi (funivie, ecc.); definite le procedure sanzionatorie per i soggetti inadempienti; avviate le procedure per l'assunzione di 275 unità di personale e l'affitto della nuova sede dell'Agenzia. Inoltre, sono

² Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio.

state chiarite le modalità di interazione tra Agenzia e Ministero, con la definizione del Piano annuale di attività dell’Agenzia.

Parallelamente, allo scopo di **potenziare le capacità dell’ANAS di progettare e realizzare interventi di sviluppo e manutenzione della rete stradale nazionale** si è intervenuti per:

- **aumentare le risorse umane** a disposizione della società per la progettazione e la realizzazione degli interventi, con l’assunzione di 370 esperti (d.l. 73/2021);
- **definire un nuovo assetto societario**, allo scopo di chiarire i compiti della società riguardo alla gestione delle strade statali e delle autostrade statali non a pedaggio, separando anche sotto il profilo contabile detta attività, svolta sulla base di diritti esclusivi, da quella effettuabile come operatore di mercato. Inoltre, con il d.l. n. 121/2021 è stata creata una nuova società, a totale partecipazione pubblica, per svolgere l’attività di gestione delle autostrade statali a pedaggio secondo il modello dell’*in house providing*.

Grande attenzione è stata posta alle concessioni autostradali, sia per assicurare gli investimenti da parte dei privati per il rafforzamento della sicurezza delle infrastrutture, mirando a non aumentare i costi per i cittadini, sia per individuare le modalità di aggiornamento e revisione delle concessioni. In particolare, si è intervenuti sul piano normativo per facilitare gli investimenti lungamente attesi sull’autostrada Tirrenica, l’autostrada del Brennero, le autostrade Venete e il collegamento Roma–Latina–Valmontone. Si è poi intervenuti con norme finalizzate a introdurre nel sistema autostradale strumenti tecnologici per le *smart roads* e accelerare l’installazione di punti di ricarica per i veicoli elettrici da parte dei concessionari. Infine, si è provveduto a definire la procedura di grave inadempimento avviata nei confronti di ASP1 a seguito del crollo del “Ponte Morandi” di Genova attraverso la sottoscrizione di un apposito accordo transattivo.

È stata istituita una Commissione con il compito di effettuare un’organica attività di analisi e ricognizione dello stato del sistema delle concessioni autostradali al fine di valutare possibili interventi di miglioramento. La Commissione, presieduta dal prof. Bernardo Giorgio Mattarella, dovrà, tra l’altro, verificare, alla luce di considerazioni giuridico-economiche e della vetustà di alcune delle autostrade in esercizio, la sostenibilità economico-finanziaria del modello concessorio, individuare clausole convenzionali atte a garantire una maggior tutela dell’interesse e della finanza pubblica, stabilire il livello di qualità minimo da garantire all’utenza finale in tutte le tratte autostradali.

Sviluppo del sistema della portualità e della logistica integrata

Al fine di massimizzare i benefici derivanti dai significativi investimenti europei e nazionali previsti per i porti italiani (circa 5,9 miliardi di euro³ nell’arco temporale 2021-2036), anche nell’ottica della sostenibilità ambientale, sono stati realizzati interventi di riforma, attesi da anni, volti ad aumentare la dinamicità e la competitività del sistema portuale italiano. In particolare, nell’ambito del PNRR si è proceduto a:

- **semplificare il processo di pianificazione strategica delle Autorità di Sistema Portuale** (d.l. 121/2021), chiarendo le competenze di queste ultime e degli enti territoriali nello sviluppo delle aree destinate all’attività portuale. In particolare, sono stati definiti i contenuti necessari e le procedure accelerate di approvazione dei documenti di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali (PRP);
- **garantire un’aggiudicazione maggiormente competitiva delle concessioni nelle aree portuali.** L’art. 3 del d.d.l. concorrenza (AS 2469) prevede l’obbligo per le autorità portuali di affidare le concessioni relative all’espletamento delle operazioni portuali previa determinazione dei relativi canoni, sulla base di procedure a evidenza pubblica, con pubblicazione di un avviso che dovrà definire i requisiti

³ Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio.

soggettivi di partecipazione e i criteri di selezione delle domande, nonché la durata massima delle concessioni.

Inoltre, entro giugno del 2022 è prevista, sempre nell'ambito del PNRR, la **semplificazione dei processi autorizzativi per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio (Cold Ironing)**, grazie alla quale sarà possibile realizzare gli investimenti previsti nel Piano (circa 700 milioni di euro).

È stato **definito il regolamento di funzionamento della Conferenza dei presidenti delle Autorità portuali**, che si è riunita regolarmente per affrontare le diverse problematiche esistenti e avviare nuovi progetti. Tra le iniziative intraprese si segnalano: la predisposizione della riforma, poi approvata, della pianificazione strategica portuale; le attività legate al lavoro femminile, attraverso il Patto sottoscritto da Assoporti per valorizzare le attività svolte dalle lavoratrici e definire politiche aziendali orientate in tale direzione; il lavoro per intraprendere misure congiunte tra le diverse Autorità per favorire la sostenibilità ambientale del sistema portuale.

Al fine di semplificare le attività degli operatori del settore logistico e favorire l'intermodalità:

- **sono state ridefinite le caratteristiche del contratto di spedizione previste dal Codice Civile (d.l. 152/2021)** allo scopo di adeguarlo alla realtà odierna, aumentare la trasparenza dei rapporti tra le aziende coinvolte nelle operazioni di spedizione e ridurre i rischi di conflittualità tra di esse a seguito di differente interpretazione del contratto;
- **è stato istituito lo Sportello Unico doganale e dei controlli (SUDOCO) (d.P.R. 235/2021)** per semplificare, velocizzare e rendere trasparenti le procedure per i controlli delle merci in entrata e in uscita dall'Italia e aumentare la competitività della rete logistica nazionale. I servizi messi a disposizione dal portale offrono agli operatori economici un'interfaccia unica per l'attivazione dei procedimenti e dei controlli necessari all'entrata e all'uscita delle merci nel e dal territorio nazionale, la tracciabilità dello stato di avanzamento dei controlli e la verifica dell'avvenuta conclusione dei procedimenti;
- **a fronte dei ritardi accumulati negli anni nel processo di sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), il compito di realizzarla è stato ricondotto alla società in house del Ministero R.A.M. (d.l. 152/2021)**, così da accelerare il processo di realizzazione della Piattaforma finalizzata a favorire e monitorare i processi logistici e del trasporto delle merci, migliorare l'interconnessione dei nodi di interscambio modale e fornire servizi agli operatori della logistica;
- **è stata resa operativa l'interfaccia unica marittima (d.l. 121/2021)**, attuando il regolamento UE che ha istituito l'*European Maritime Single Window environment (EMSWe)*, al fine di garantire la possibilità che le informazioni correlate agli obblighi di dichiarazione possano essere fornite in formato elettronico e soltanto una volta per ogni scalo in un porto dell'Unione. Detto sistema consiste di una rete di piattaforme uniche marittime nazionali dotate di interfacce armonizzate delle dichiarazioni e comprende gli scambi di dati, nonché i servizi comuni per la gestione del registro degli utenti e dell'accesso, l'indirizzamento, l'identificazione delle navi, i codici dei siti e le informazioni sulle merci pericolose e inquinanti;
- sono stati sviluppati progetti relativi **alla realizzazione dello Sportello unico Amministrativo (SUA)** che consentirà la digitalizzazione dei procedimenti amministrativi delle Autorità portuali e la semplificazione delle procedure per le imprese con un unico interlocutore per tutte le pratiche burocratiche.

Per quanto concerne il trasporto marittimo grande eco mediatica ha avuto **l'intervento sul divieto di transito delle grandi navi nella laguna di Venezia (d.l. 103/2021)**, le quali dovranno ormeggiare in altri porti fino a quando le banchine dell'approdo provvisorio di Porto Marghera non saranno ultimate (in vista della soluzione definitiva del porto *offshore*). Al contempo, sono state previste misure compensative di natura anche economica in favore degli operatori economici del settore colpiti da detto divieto ed è stata disposta la nomina del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale quale commissario straordinario. Questa decisione fa parte degli interventi decisi dal Governo per la protezione di Venezia, quali

il completamento del Mose, la realizzazione delle opere di mitigazione ambientale, il miglioramento delle condizioni del porto di Marghera, il collegamento ferroviario con l'aeroporto.

Per ciò che concerne l'autotrasporto, accanto agli incentivi per l'acquisto di mezzi meno inquinanti per complessivi 100 milioni di euro, si è intervenuti per migliorare la sicurezza del settore attraverso le **modifiche al Codice della strada relative ai trasporti eccezionali** (d.l. 146/2021), prevedendo l'adozione entro il 30 aprile 2022 di apposite linee guida finalizzate ad assicurare l'omogeneità della classificazione e gestione del rischio, nonché della valutazione della compatibilità dei trasporti in condizioni di eccezionalità con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione, da osservarsi ai fini del rilascio della necessaria autorizzazione. Inoltre, per fronteggiare l'endemica carenza del personale degli autotrasportatori, sono state intraprese misure **per rafforzare la formazione e la qualificazione dei conducenti** (d.l. 121/2021), con un contributo statale per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente e prevedendo la possibilità di affiancamento dei soggetti di nuova formazione durante la guida del mezzo. Infine, per **semplificare le procedure di revisione dei camion**, è stato ampliato il novero dei soggetti titolati a svolgere i controlli sui mezzi, comprendendo anche officine private.

Mobilità sostenibile e riforma del Codice della strada

Accanto a interventi volti a sostenere il Tpl nel contesto dell'emergenza sanitaria e a ingenti investimenti a valere sul PNRR, sul PNC e su altri fondi, come quelli previsti dalla recente Legge di bilancio, sono state assunte iniziative volte alla riforma del settore. Parallelamente, sono state introdotte modifiche del Codice della strada per aumentare la sicurezza e migliorare la mobilità, incrementando le sanzioni per comportamenti scorretti.

Trasporto pubblico locale e mobilità sostenibile

Per il settore del trasporto pubblico locale è essenziale che i nuovi ingenti finanziamenti previsti (per un totale di 32 miliardi di euro⁴ nell'arco temporale 2021-2036) siano accompagnati da misure di riforma del sistema. A questo proposito si sono conclusi i lavori della Commissione sulla **riforma del Tpl**. Sulla base delle raccomandazioni formulate e di ulteriori analisi, il Ministero ha elaborato una proposta che verrà presentata a febbraio per intervenire sui diversi aspetti del problema, anche alla luce dell'aumento – previsto dalla recente Legge di Bilancio – del fondo ordinario attraverso il quale lo Stato finanzia le Regioni, cui spetta il compito di programmare e svolgere i servizi di trasporto.

È stata definita una roadmap per l'**eliminazione dei veicoli più inquinanti utilizzati per il Tpl** e la loro sostituzione con mezzi a basso impatto ambientale. In particolare, è stata proibita progressivamente la circolazione dei mezzi Euro 1, Euro 2 ed Euro 3, prevedendo incentivi pubblici per l'acquisto di nuovi autobus (d.l. 121/2021), mentre con la Legge di Bilancio 2022 è stato creato un fondo ad hoc per lo sviluppo della mobilità sostenibile e la decarbonizzazione del sistema dei trasporti.

È stata **chiarita e rafforzata la funzione dei mobility manager** delle imprese e delle pubbliche amministrazioni dei Comuni con oltre 50.000 abitanti (d.m. Mite-Mims 179/2021 e Linee guida del 4 agosto 2021), allo scopo di rendere più flessibili gli orari di ingresso e uscita dal posto di lavoro per alleggerire la pressione sulla viabilità e sul Tpl, grazie alla redazione di piani per l'organizzazione degli spostamenti dei dipendenti.

Modifiche al Codice della strada

Con il d.l. 121/2021 sono state introdotte nuove norme riguardanti:

⁴ Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio.

- **il divieto dell'uso di tablet durante la guida;**
- **il raddoppio delle multe per chi parcheggia senza avere il contrassegno nelle aree riservate ai veicoli delle persone disabili** (a favore delle quali si ricorda anche l'introduzione della **piattaforma CUDE**, per consentire l'accesso semplificato alle ZTL di comuni diversi da quello di residenza) **o su aree dedicate ad altre finalità;**
- la possibilità che i sindaci possano disporre **parcheggi riservati per le donne in gravidanza e i genitori con figli di età non superiore a due anni**, per il parcheggio di veicoli elettrici, mezzi adibiti al carico e scarico delle merci a determinati orari e adibiti al trasporto scolastico;
- **l'aumento della sicurezza dei pedoni** che attraversano una strada priva di semafori, introducendo più puntualmente obblighi di cautela per gli automobilisti;
- **il raddoppio delle sanzioni per chi getta rifiuti o altri oggetti dal finestrino dell'auto** in sosta o in movimento;
- **il divieto di pubblicità su strade e veicoli con contenuto sessista o che proponga messaggi violenti o discriminatori;**
- **l'estensione a un anno della validità del 'foglio rosa' e la possibilità di effettuare la prova pratica di guida per tre volte**, anziché due;
- **l'uso degli strumenti telematici per ricorrere al prefetto** per atti di contestazione di infrazioni del codice della strada;
- **la circolazione e il parcheggio dei monopattini elettrici** con l'obiettivo di aumentarne la sicurezza e favorirne il corretto uso, senza scoraggiare il ricorso a questa forma di mobilità dolce diventata sempre più diffusa soprattutto nei grandi centri urbani a seguito della pandemia, come la riduzione del limite di velocità da 25 a 20Km/h e la confisca del mezzo per chi circola con un monopattino manomesso, il divieto di circolare sui marciapiedi e di parcheggiare sui marciapiedi al di fuori delle aree individuate dai Comuni, l'obbligo per i noleggiatori di monopattini elettrici di acquisire la foto al termine di ogni noleggio per verificarne la posizione sulla strada. Inoltre, da luglio 2022 i nuovi monopattini devono essere provvisti di segnalatore acustico e di un regolatore di velocità, mentre quelli già in circolazione prima di questo termine devono adeguarsi entro il primo gennaio 2024.

Semplificazione della pianificazione per le infrastrutture idriche

Anche questo settore sarà interessato da ingenti investimenti nei prossimi anni grazie al PNRR, al PNC e ai fondi previsti dalla recente Legge di Bilancio (circa 5 miliardi di euro⁵ per il periodo 2021-2036), cui si aggiungeranno quelle programmate nell'ambito dei programmi a valere sui fondi strutturali europei e del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027.

In vista dell'attuazione dei piani di investimento, da realizzare anche nell'ottica dell'adattamento al cambiamento climatico, il Ministero, nell'ambito del PNRR, è intervenuto per **semplificare le procedure della pianificazione nazionali e rafforzare la governance del settore**, che vede un ruolo centrale delle Regioni (d.l. 121/2021). La riforma riguarda, in particolare, la normativa del Piano Nazionale per gli interventi nel settore idrico, al fine di rendere questo atto di programmazione lo strumento centrale di finanziamento pubblico per gli investimenti in questo settore. Sono state unificate le risorse economiche relative alle infrastrutture di approvvigionamento idrico previste dal Piano e semplificate le procedure, sia per quello che riguarda la sua formazione e aggiornamento, sia per ciò che concerne la rendicontazione e monitoraggio degli investimenti

⁵ Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio.

finanziati. Si è infine intervenuti per fornire misure di sostegno e di accompagnamento per gli organismi esecutivi meno in grado di effettuare investimenti relativi agli appalti entro i tempi previsti.

Urbanistica e politiche per la rigenerazione urbana

Nel corso del 2021 il Ministero ha lavorato con la competente commissione del Senato per la definizione di una **legge sulla rigenerazione urbana**. La proposta legislativa è finalizzata a fornire il primo quadro ordinamentale multi-livello di principi generali e incentivi volti a favorire le trasformazioni urbanistiche ed edilizie che comportino un miglioramento del contesto urbano dal punto di vista sociale, ambientale e culturale, in alternativa strategica al consumo di suolo. Attraverso il rafforzamento della *governance* e della programmazione degli interventi, l'obiettivo della legge è quello di consentire interventi di demolizione e ricostruzione, finanziati con investimenti pubblici e privati, che producano effetti positivi in termini di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico, ma anche di servizi alle persone e inclusione sociale, e benefico di semplificazioni amministrative, sgravi fiscali e fondi stanziati *ad hoc*.

Inoltre, è stata avviata la Commissione per la riforma della normativa in materia di **pianificazione del territorio, standard urbanistici e in materia edilizia**. La Commissione avrà il compito di provvedere alla elaborazione di uno o più schemi di provvedimento finalizzati alla riforma organica dei principi della legislazione statale nonché al riordino e alla modifica delle disposizioni contenute nel Testo unico dell'edilizia, con l'obiettivo di innovare, ridare coerenza e semplificare una normativa ormai risalente a molti anni fa, tenendo conto del contributo del settore al raggiungimento degli obiettivi internazionali ed europei di sviluppo sostenibile. Le proposte dovranno essere avanzate entro maggio del 2022.

La riorganizzazione e il funzionamento del Ministero

Il primo intervento riformatore ha riguardato il **cambio di denominazione del Ministero in "Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili"** (MIMS), cui sono seguiti gli interventi di riorganizzazione delle strutture ministeriali, la costituzione del Centro per l'Innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità" (CISMI) e di comitati trasversali su tematiche strategiche (in particolare, PNRR e transizione ecologica delle infrastrutture e della mobilità), la creazione della Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con la partecipazione di oltre 50 soggetti della società civile, il potenziamento della Struttura tecnica di missione, la costituzione dell'Unità di missione per il monitoraggio dell'attuazione del PNRR e la predisposizione di un sistema di monitoraggio informatico, utilizzabile anche per interventi non compresi nel PNRR/PNC. Da evidenziare è anche l'attribuzione all'ex Dipartimento per le opere pubbliche di una specifica competenza sulle politiche urbane.

Per definire strategie di intervento su tematiche di grande respiro, sono state istituite **commissioni di studio** su:

- l'impatto della **crisi climatica** sulle infrastrutture e sui sistemi a rete;
- le opportunità di mobilitazione della **finanza privata** per la realizzazione di infrastrutture sostenibili;
- le prospettive del sistema delle **concessioni autostradali**;
- lo sviluppo del **Piano generale dei trasporti e della logistica**.