



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

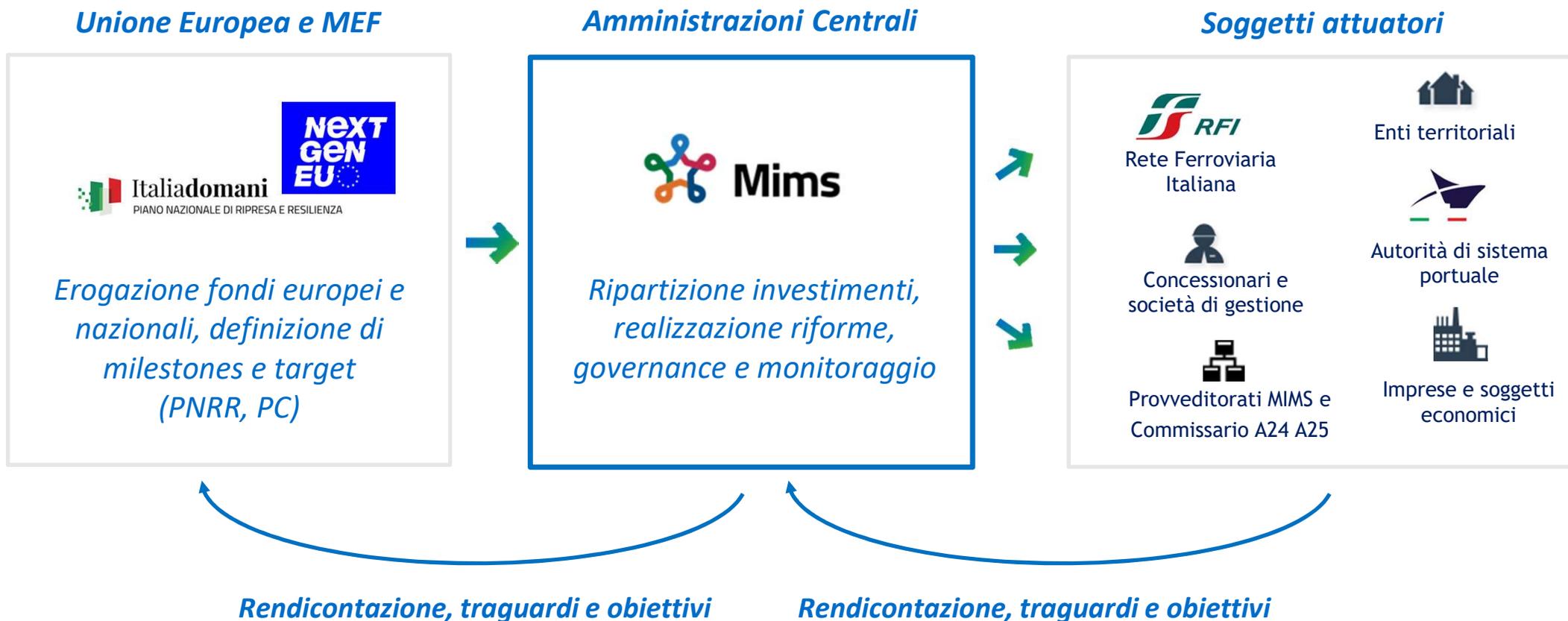
Audizione nell'ambito dell'esame del DL 152/2021, recante disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose

V Commissione Camera *(Bilancio, Tesoro e Programmazione)*

15 novembre 2021

Il ruolo del Mims nel PNRR

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e il Piano Complementare



Il ruolo del Mims nel PNRR: governance interna



Comitato PNRR Mims

- presieduto dal Ministro e composto da tutti i ruoli apicali del Ministero, dagli uffici di diretta collaborazione;
- svolge il ruolo di **cabina di regia** e **indirizzo strategico** rispetto ai lavori dei team tematici
- cinque gruppi di lavoro tematici dedicati a: (i) investimenti; (ii) riforme; (iii) sistemi informativi e monitoraggio; (iv) dimensioni trasversali (Agenda 2030, donne, giovani); (v) valutazione *ex ante* degli impatti economici, occupazionali e sugli obiettivi di sviluppo sostenibile;
- si è **riunito regolarmente** nel periodo marzo-ottobre 2021, inizialmente con **cadenza settimanale poi mensile**, garantendo un aggiornamento costante sulle azioni intraprese e sulla soluzione delle criticità.

Il ruolo del Mims nel PNRR: monitoraggio

Il monitoraggio del PNRR per il Mims è oggi effettuato dalla Struttura Tecnica di Missione con report settimanali sullo stato di avanzamento di riforme e investimenti, a pieno regime sarà basato su un'unità di missione e un portale di monitoraggio.

Unità di Missione Mims

- Predisposto il Decreto di costituzione dell'Unità di Missione del Mims per il **monitoraggio del PNRR** in coerenza le disposizioni relative all'attuazione del Piano.
- Ottenuto il concerto del MEF, il Decreto è attualmente alla registrazione presso la Corte dei Conti. Seguiranno le attività per la selezione delle figure professionali che comporranno l'Unità di Missione.

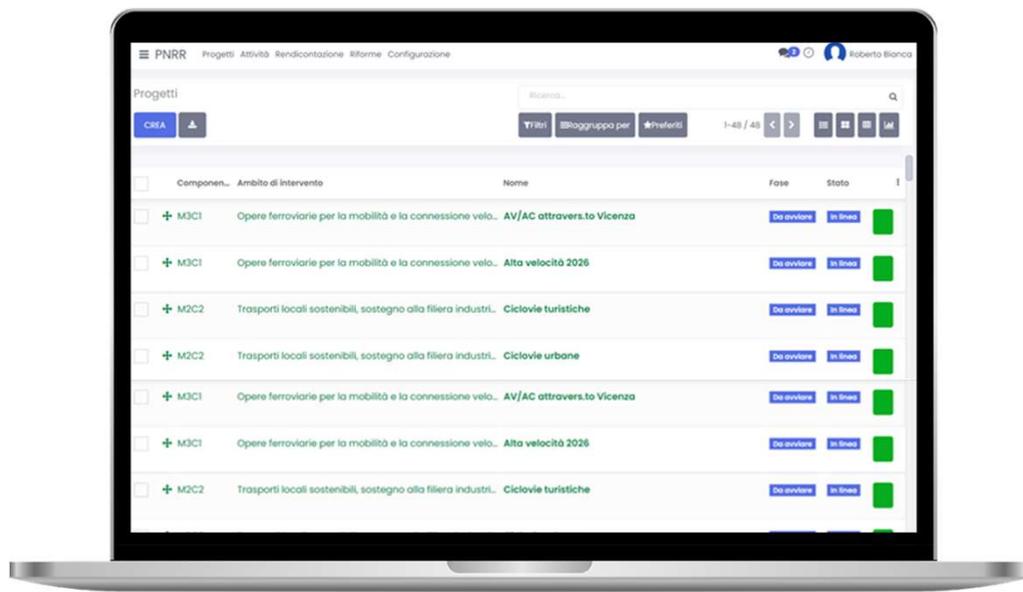
Portale di monitoraggio

- È in corso di definizione una piattaforma operativa per raccogliere, elaborare e restituire a diverse tipologie di utenza **informazioni sugli interventi** di competenza Mims (non solo in ambito PNRR), facilitare lo **scambio di documenti** e fornire un efficace **sistema di messaggistica e di preallerta** sullo stato di avanzamento dei progetti.
- L'obiettivo della piattaforma è di fornire uno strumento avanzato di **project management** ai fini di un'adeguata gestione e programmazione dei progetti, unito al **rafforzamento di responsabilità e trasparenza** pubblica.
- Un aspetto qualificante della stessa sarà l'implementazione di funzioni avanzate di analisi, anche predittive, per produrre sintesi, valutazioni d'impatto e approfondimenti di elevato valore informativo.

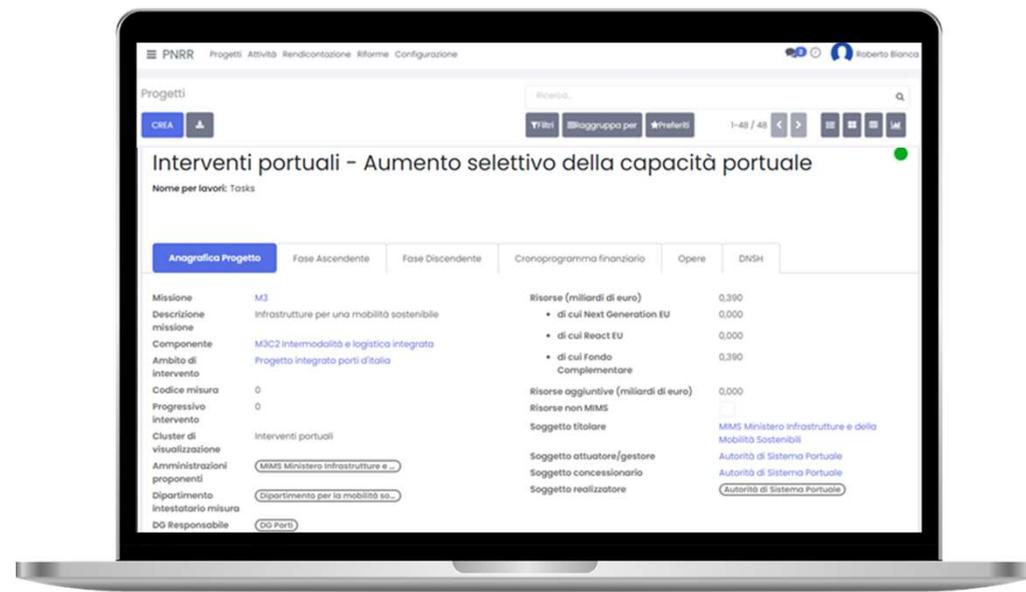
Il ruolo del Mims nel PNRR: piattaforma di monitoraggio

Il portale offrirà sia una panoramica complessiva che informazioni granulari sugli interventi

1. Lista progetti con fase e stato di avanzamento

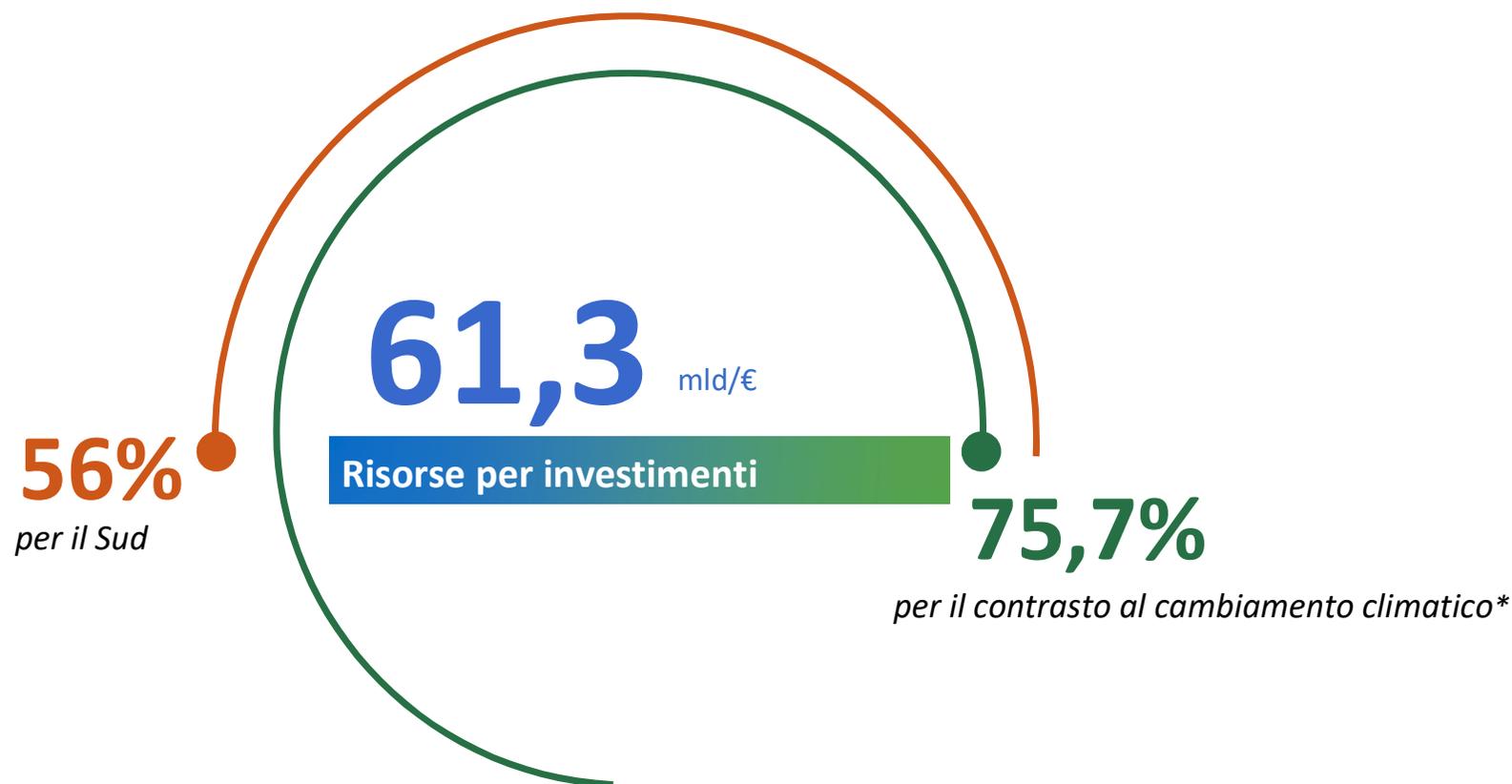


2. Scheda di dettaglio di un progetto



Il ruolo del Mims nel PNRR: la ripartizione delle risorse

Il Mims ha il compito di ripartire le risorse PNRR e assegnarle ai soggetti attuatori



*Nota: 40,44 Mld€ fondi Next Generation EU e React EU; 20,85 Mld€ fondi Piano Complementare
* Stima effettuata con la metodologia Climate and Environmental Tracking del Regolamento UE 2021/241*

Il ruolo del Mims nel PNRR: la ripartizione delle risorse

Il Mims ha il compito di ripartire le risorse PNRR e assegnarle ai soggetti attuatori

Totale fondi ripartiti e assegnati



** totale delle risorse attivate di cui 52,3 €mld di diretta competenza Mims e 0,9 €mld a competenza mista con altri Ministeri.*

Il ruolo del Mims nel PNRR: Missioni

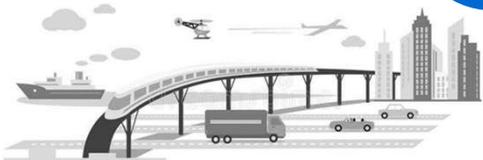
Missioni	Risorse totali (mld)
Digitalizzazione, innovazione e cultura	0,475
Rivoluzione verde e transizione ecologica	15,159
Infrastrutture per una mobilità sostenibile	41,872
Inclusione e coesione	3,863
Totale generale	61,369

Il ruolo del Mims nel PNRR: tipologie di investimenti

Opere pubbliche

56
€mlrd

91%



- Infrastrutture ferroviarie
- Infrastrutture idriche
- Edilizia sociale e penitenziaria
- ...

Acquisto di beni e servizi

3,7
€mlrd

6%



- Acquisto autobus green
- Rinnovo treni
- Servizi di digitalizzazione del TPL
- ...

Contributi a Imprese

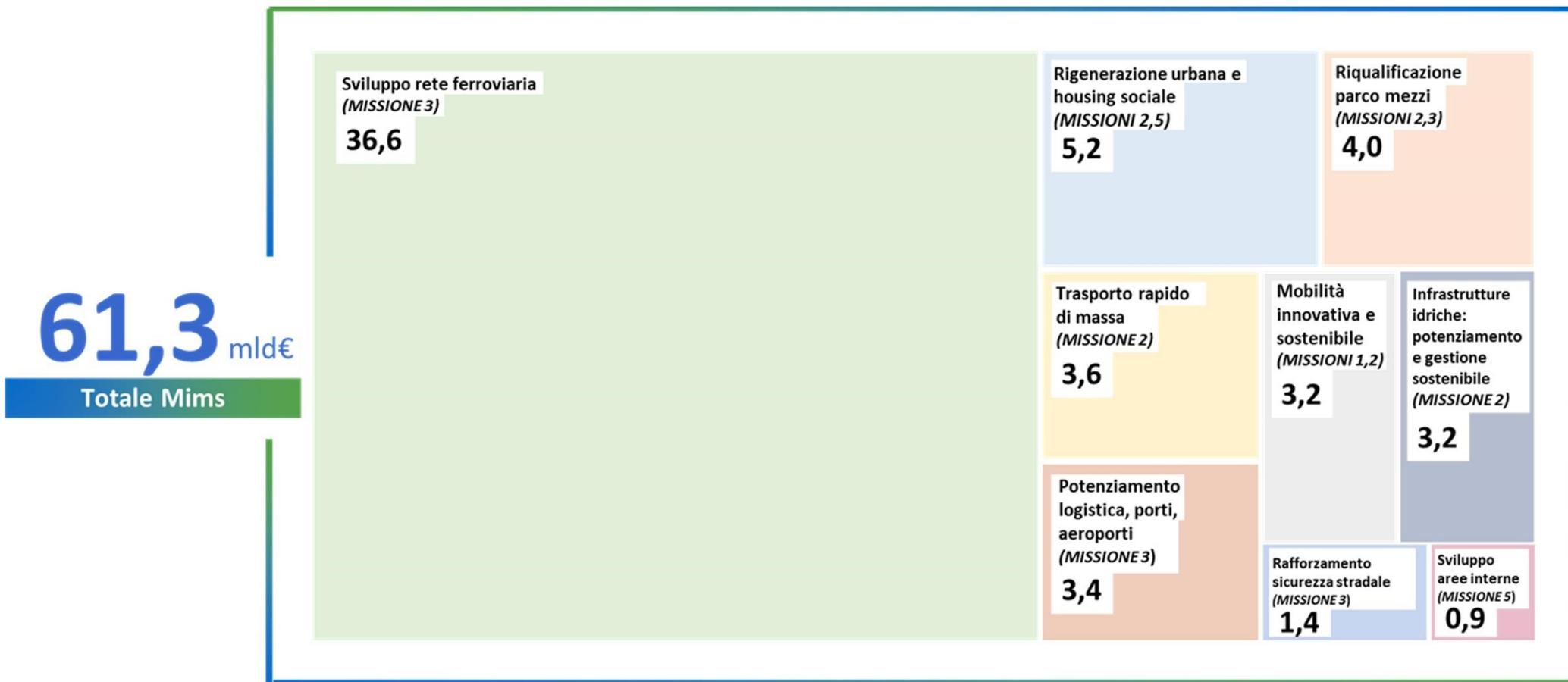
1,6
€mlrd

3%



- Contributi per rinnovo navi
- Supporto filiera autobus elettrici
- Digitalizzazione servizi aeroportuali
- ...

Il ruolo del Mims nel PNRR: risorse suddivise per aree di investimento (Mld€)



Fonte: elaborazione Mims su fondi PNRR e PC, resta ferma la suddivisione in Missioni e Componenti dei fondi in oggetto

PNRR e Mims: soggetti attuatori

Soggetti attuatori	Risorse (mld)	Percentuale (%)
Rete Ferroviaria Italiana (RFI)	34,4	56
Enti territoriali	13	21,1
Concessionari e società di gestione	7,8	12,8
Autorità di Sistema Portuale	2,9	4,7
Provveditorati Mims e Commissario A24 A25	1,8	2,9
Imprese e soggetti economici	1,6	2,5
Totale	61,3	100,0

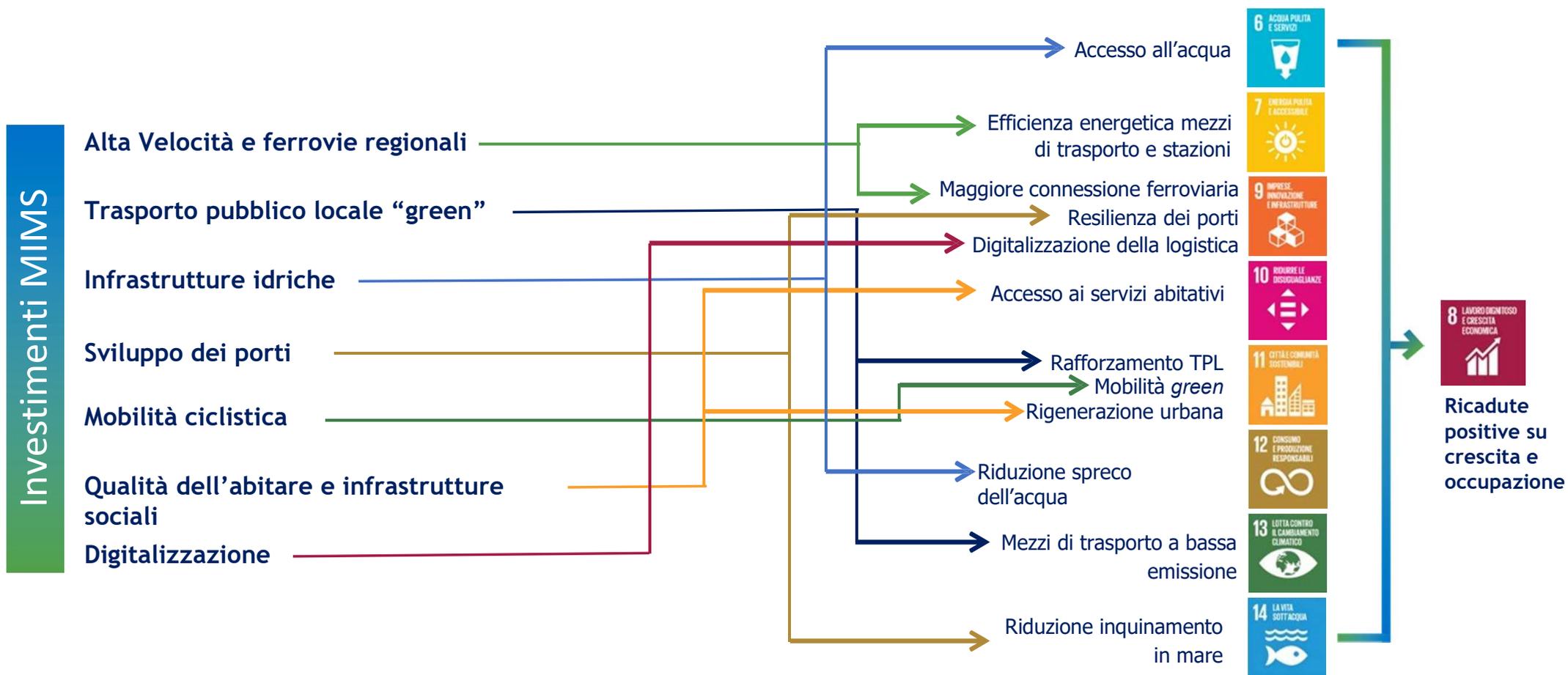
AV/AC al 2026 e 2030 25 MLD
Programmi ERTMS, nodi e direttrici,
elettrificazione e resilienza al Sud 8 MLD
Piano stazioni al Sud 700 MLN

Comuni, Province e
Città metropolitane ca. 8 MLD
Regioni ca. 4 MLD

Concessionari infrastrutture idriche
Società di gestione ferrovie regionali,
servizi ferrovie storiche, ZES
ANAS e concessionari autostradali, per
sistema Monitoraggio ponti e viadotti

Imprese logistica ferroviaria e navigazione
ENAV e soggetti filiera industriale autobus
Soggetti economici di infrastrutture GNL

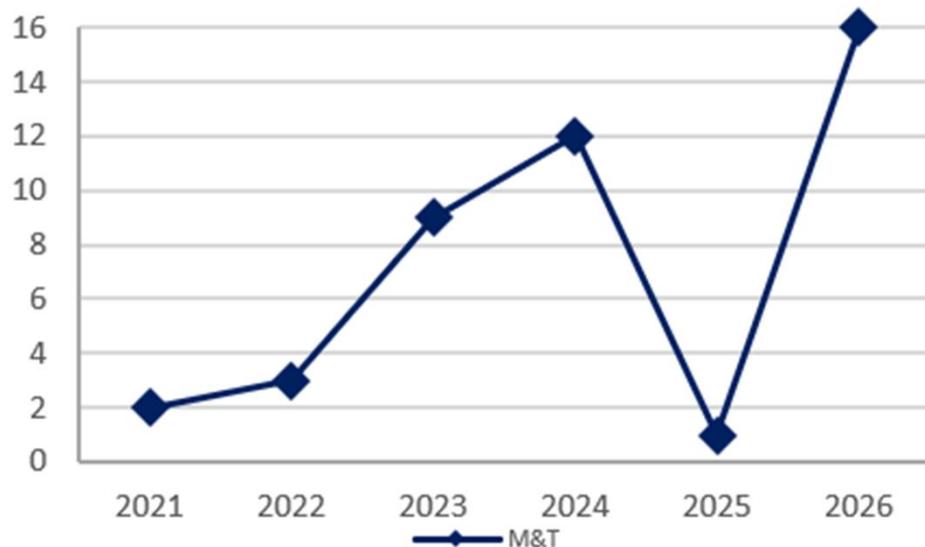
PNRR e Mims: impatti per lo sviluppo sostenibile



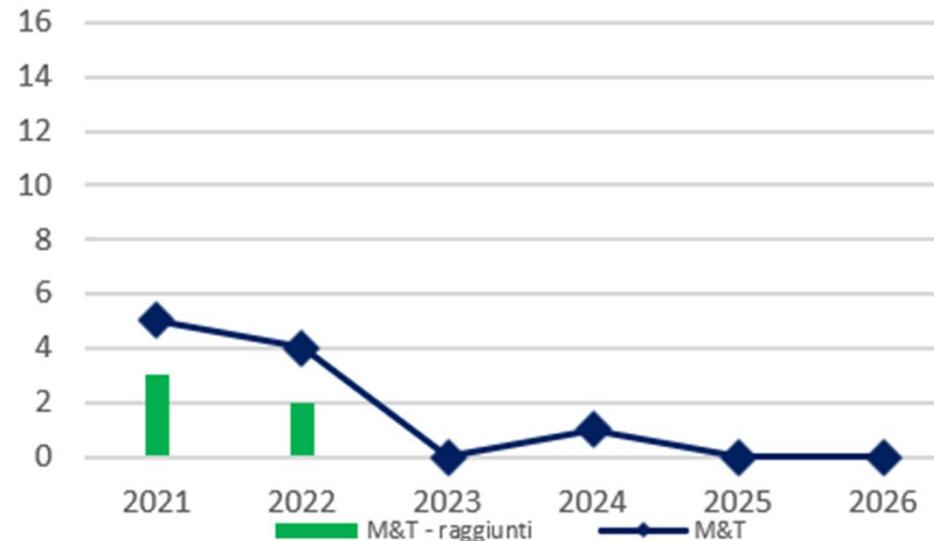
A che punto siamo: traguardi raggiunti e da raggiungere al 2026

Il Mims è responsabile di **53 traguardi e obiettivi dal 2021 al 2026**, di cui 43 per investimenti e 10 per riforme.

Traguardi e obiettivi per investimenti, per anno



Traguardi e obiettivi per riforme, per anno



Per gli investimenti, la maggior parte delle scadenze di competenza diretta è concentrata negli anni 2023, 2024 e 2026 (rispettivamente 9,12 e 16), mentre per le riforme le scadenze sono concentrate quasi esclusivamente nel biennio 2021-2022 (5 e 4).

A che punto siamo: traguardi e scadenze per gli investimenti (2021 e 2022)



2 Investimenti PNRR

- **1** (infrastrutture per le Zone Economiche Speciali - ZES) verrà finalizzato con **decreto per l'assegnazione delle risorse** dopo intesa della Conferenza unificata entro novembre;
- **1** (supporto alla filiera degli autobus) è stato **predisposto il decreto del Ministero** e sono in corso tavoli tecnici con le altre amministrazioni competenti.



13 Investimenti Piano Complementare

- **4** investimenti (rinnovo autobus, ferrovie regionali, Sicuro, verde e sociale: riqualificazione edilizia residenziale pubblica, rafforzamento linee ferroviarie regionali) hanno già raggiunto i traguardi prefissati, con l'emanazione dei rispettivi decreti in agosto;
- **8** investimenti sono in fase di attuazione avanzata e in linea con il raggiungimento dei target entro le scadenze;
- **1** investimento (Strade Sicure – Rete SNIT) non rileva criticità che possano condizionare il raggiungimento dei target entro la scadenza prefissata (31 dicembre 2021).

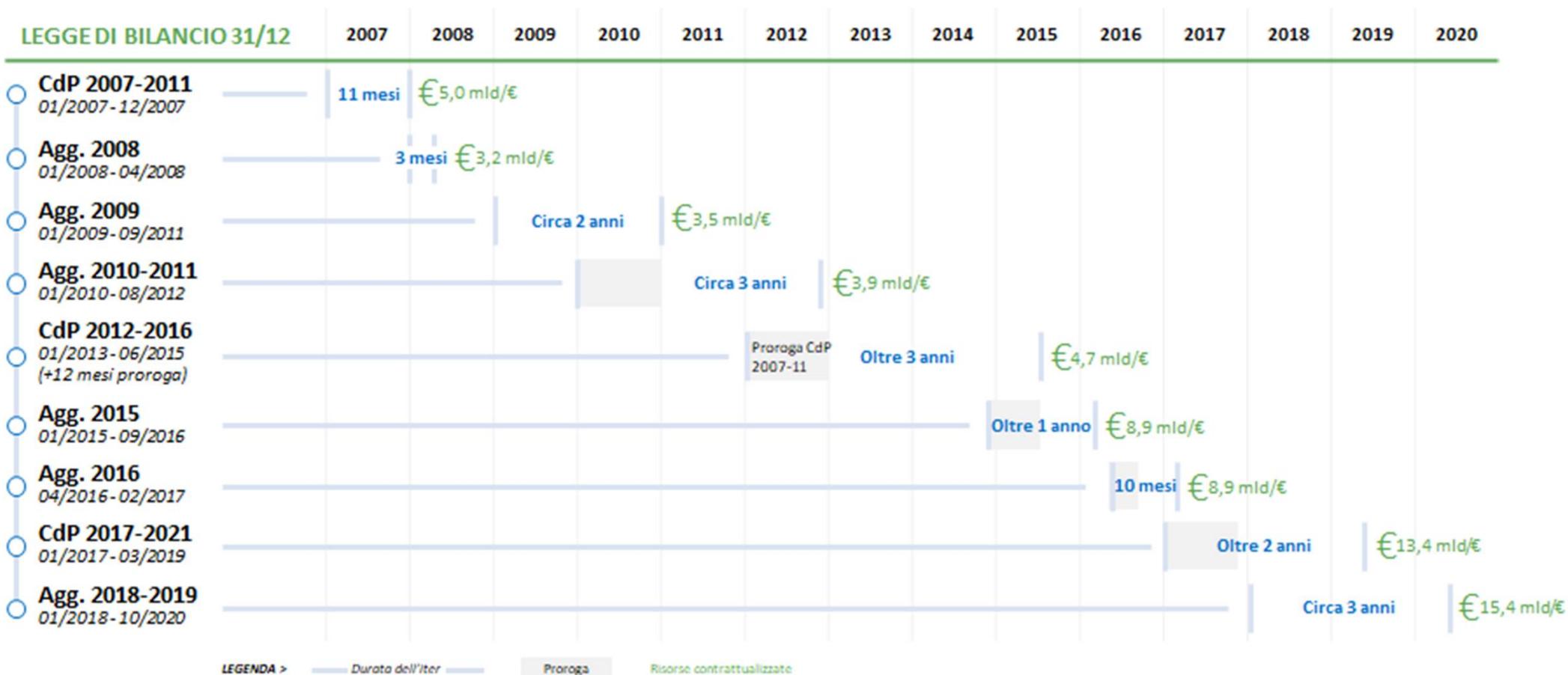
A che punto siamo: traguardi e scadenze per le riforme Mims

Codice	Misura	Scadenza	Stato attuazione	Outcome previsti
M2C2-37	Valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di TPL (impianti fissi e TRM)	T4 2021	✓ Riforma attuata d.l. 77/2021 conv. in l. 108/2021 (comma 1-ter): limitato il parere del CSLLPP ai soli progetti relativi a TPL e impianti fissi maggiore di €100 mln.	- Accelerazione iter di valutazione dei progetti - Eliminazione delle duplicazioni amministrative
M3C1-1	Iter di approvazione del CdP tra MIMS e RFI	T4 2021	✓ Riforma attuata nel d.l. 152/2021(Art.5) di attuazione del PNRR.	- Riduzione tempi di approvazione del CdP da 24 a 8 mesi - Migliore indirizzo strategico - Eliminazione duplicazioni amministrative
M3C1-2	Iter autorizzativo progetti ferroviari	T4 2021	✓ Riforma attuata con il d.l. 77/2021 e con il d.l.52/2021 (art.6).	- Riduzione tempi autorizzativi per tutti i progetti ferroviari da 11 a 6 mesi
M3C1-21	Linee guida per classificazione, valutazione e monitoraggio di rischio e sicurezza ponti	T4 2021	● Linee guida approvate dal CSLLP, in attesa di passaggio in Conferenza Unificata e decreto approvativo MIMS	- Estensione delle Linee Guida per la sicurezza dei ponti e viadotti all'intera rete viaria nazionale (compresi EELL)
M3C1-22	Trasferimento titolarità ponti e viadotti delle strade di secondo livello ai titolari delle strade di primo livello	T4 2021	● Intervento normativo nel d.l. 121/2021 conv. in l. 156/2021 (art. 1, comma 1-bis). In firma il Decreto MIMS attuativo della norma	- Trasferimento degli obblighi manutentivi dagli EELL ad ANAS e concessionari autostradali
M2C4-27	Governance infrastrutture di approvvigionamento idrico	T1 2022	✓ Riforma attuata con d.l. 121/2021 in l. 156/2021 (art. 2, comma 4-bis).	- Revisione della governance - Efficientamento delle procedure per la realizzazione degli investimenti - Rafforzamento e accompagnamento dei soggetti attuatori
M3C2-1	Processo di pianificazione strategica in ambito portuale	T4 2022	✓ Riforma attuata con d.l. 121/2021 in l. 156/2021 (art. 4, comma 1-septies).	- Semplificazione procedure della pianificazione strategica
M3C2-2	Concessioni portuali	T4 2022	● Fase istruttoria in corso	- Revisione del regolamento per aumento della concorrenza
M3C2-4	Cold ironing	T4 2022	● Fase istruttoria in corso	- Accelerazione investimenti per elettrificazione delle banchine
M3C2-10	Piattaforma logistica nazionale PNL	T2 2024	● Approvazione del d.l.152/2021 (art.30). In corso di elaborazione	- Digitalizzazione e interoperabilità delle piattaforme informatiche delle Asdp

**Riforma dell'iter approvativo del Contratto di Programma
tra il Mims e RFI**
(Art.5 d.l. 152/2021)



L'iter approvativo dal 2007 ha avuto una lunga durata, che nei rinnovi 2010, 2012 e 2018 è arrivata 3 anni



La ratio e i vantaggi attesi della proposta di riforma

A partire dalle criticità riscontrate e in attuazione della riforma M3C1-1 inserita nel PNRR il nuovo iter si struttura in **tre macrofasi**:

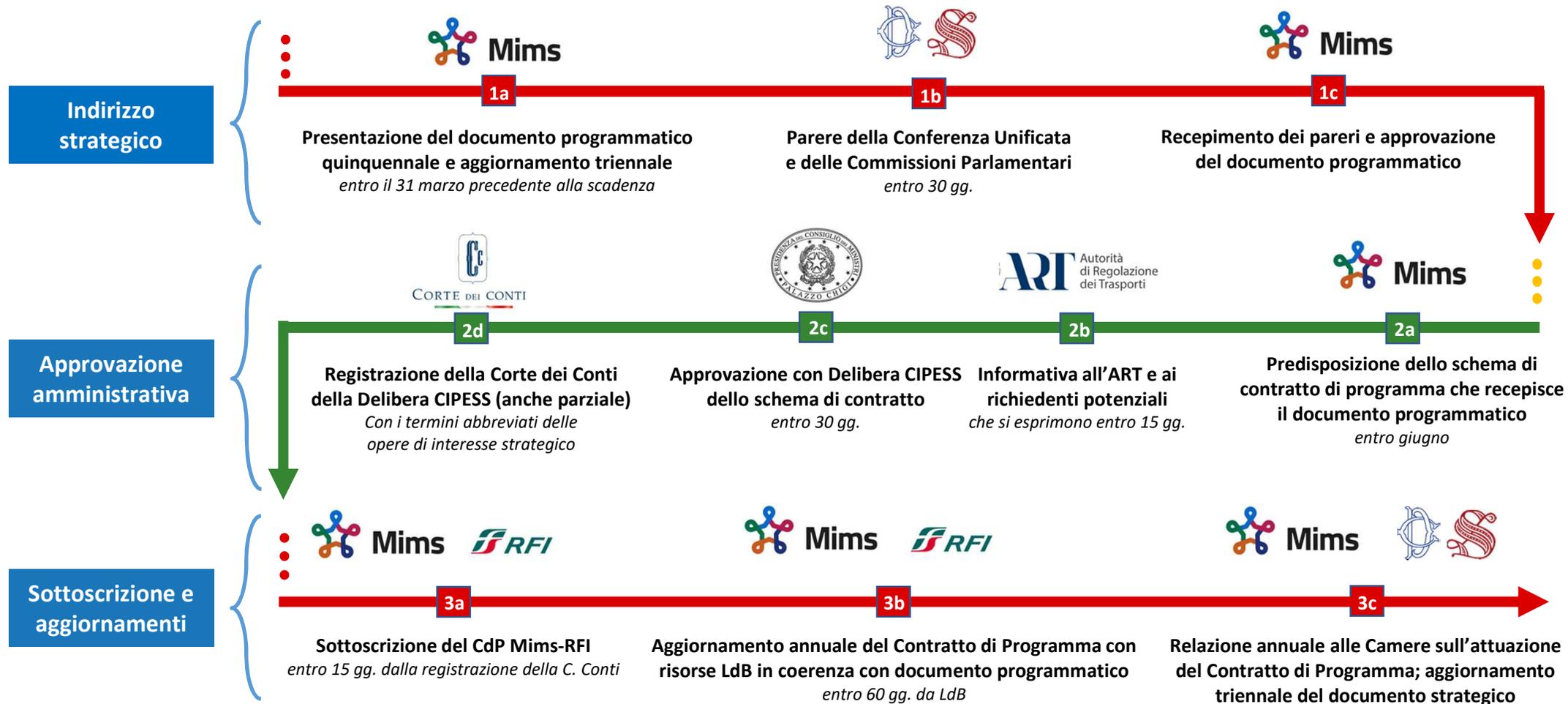
- **Indirizzo strategico**, partecipazione del Parlamento all'individuazione delle opere prioritarie e degli assi strategici della programmazione;
- **Approvazione amministrativa** del CdP in attuazione dell'indirizzo strategico, con tempistiche chiare e ridotte che eliminano la ripetizione attuale dei passaggi di concertazione e controllo;
- **Sottoscrizione e aggiornamento annuale** per recepire i finanziamenti della legge di bilancio e relazioni periodiche al Parlamento sullo stato di attuazione.

Vantaggi attesi

- **Riduzione a circa 8 mesi** del tempo di approvazione e sottoscrizione, garantendo una migliore pianificazione e capacità di investimento con minori «tempi di attraversamento»;
- Maggiore rilevanza all'**indirizzo strategico** e al parere del Parlamento anche grazie all'«efficacia» quinquennale del documento programmatico (con aggiornamento dopo un triennio), a cui deve attenersi il CdP e i successivi aggiornamenti annuali;
- **Iter più snello**, con la riduzione dei passaggi amministrativi.

I tempi definiti per legge permettono di affrontare la sfida del PNRR senza ridurre il coinvolgimento degli attori in gioco

L'iter e le tre macrofasasi della proposta di riforma (da 24 mesi in media a circa 8)



Contenuti e finalità del documento strategico

Finalità

Individuazione delle **esigenze in materia di mobilità passeggeri e merci per ferrovia a livello nazionale** e del fabbisogno per le attività di gestione e di rafforzamento del livello di manutentivo della rete;

Individuazione dei **criteri di valutazione della sostenibilità ambientale ed economica e sociale** degli interventi e dei necessari *standard* di sicurezza e resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Contenuti

Assi strategici in materia di mobilità ferroviaria (programmi di sicurezza e di resilienza delle infrastrutture, programmi di sviluppo tecnologico)

Interventi prioritari e priorità strategiche relative ai collegamenti di ultimo miglio dei porti e degli aeroporti;

Localizzazione degli interventi, con la specifica indicazione di quelli da realizzare nelle regioni del Mezzogiorno;

Ricognizione dei fabbisogni per la manutenzione e i servizi per l'infrastruttura ferroviaria;

Le **metodologie di valutazione degli investimenti**, con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale e sociale e all'accessibilità per le persone con disabilità;

Criteri di valutazione delle performance del gestore e delle relative penalità.

I prossimi passi attuativi della riforma

In via transitoria, per il periodo regolatorio 2022-2026, il **documento strategico** è trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza unificata **entro il 31 dicembre 2021**.

Lo schema di contratto di programma è trasmesso al CIPESS **entro il 31 marzo 2022**.

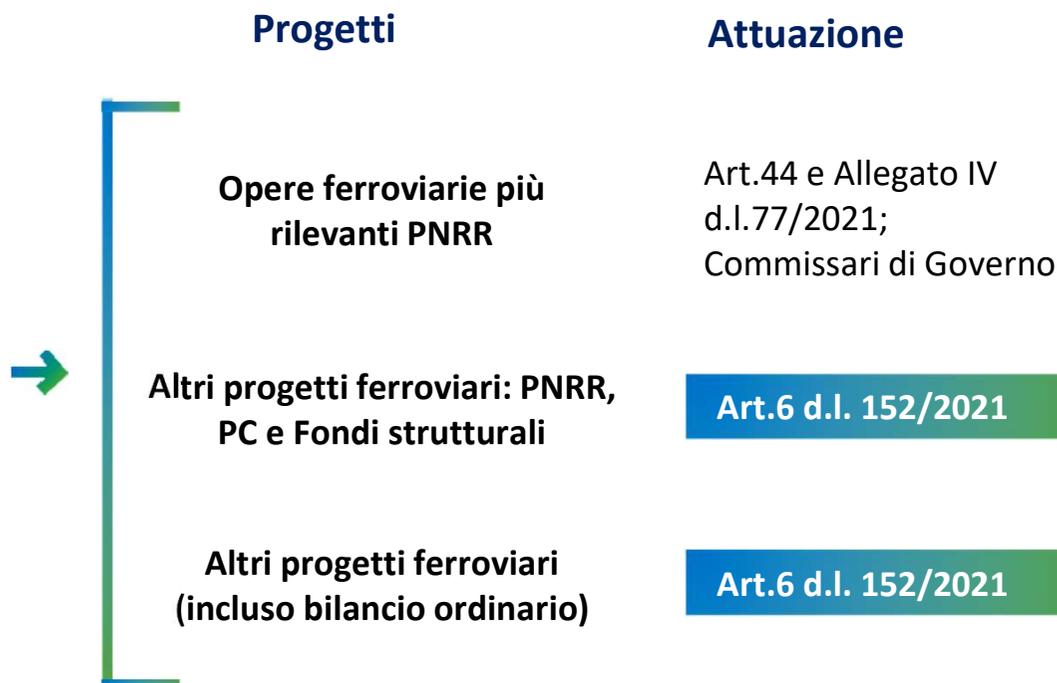
Accelerazione dell'iter autorizzativo dei progetti ferroviari
(Art.6 d.l. 152/2021)



Accelerazione dell'iter autorizzativo dei progetti ferroviari (Art.6 d.l. 152/2021)

Elementi di accelerazione

- Concentrazione momento autorizzativo su «nuovo» PFTE (Linee Guida CSLLPP)
- Conferenza dei servizi «decisoria»
- Commissione Via e Comitato Speciale CSLLPP (PNRR, PC e Fondi strutturali)
- Simultaneità dei processi autorizzativi (CSLLPP e VIA)
- Riduzione dei tempi di parere VIA
- Vincolo preordinato all'esproprio
- Dichiarazione di pubblica utilità
- Dibattito pubblico



Iter autorizzativo ridotto dagli **attuali 11 a 6 mesi (-45% del tempo complessivo)**

Riforma della governance della Piattaforma logistica nazionale
(Art. 30 d.l. 152/2021)



La riforma della governance della Piattaforma logistica nazionale (Art. 30 d.l. 152/2021)



- Riordino delle competenze per la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale per garantire la digitalizzazione dell'intermodalità e della logistica integrata;
- Definizione dei rapporti pregressi con il precedente soggetto attuatore (UirNet S.p.A);
- Rafforzamento di RAM, società *in house* del Mims;
- Poste le basi per la realizzazione della **Riforma del PNRR M3C2-10** per l'«Istituzione di una piattaforma strategica nazionale per la rete dei porti e interporti, al fine di sviluppare la digitalizzazione dei servizi passeggeri e merci» (scadenza T2 2024).



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili