



CORTE DEI CONTI

SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO PER L'EMILIA-ROMAGNA

**INDAGINE SUL COMPLESSO DELLA GESTIONE, DA PARTE
DEGLI ENTI TERRITORIALI, DELLE ATTIVITÀ DI
INVESTIMENTO DA ESEGUIRSI NEL PERIODO 2021-2026
SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE CON RISORSE
FINANZIARIE A VALERE SU FONDI PNRR E FONDO
COMPLEMENTARE**

Deliberazione n. 71 /2022/VSGO



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO PER L'EMILIA-ROMAGNA

**INDAGINE SUL COMPLESSO DELLA GESTIONE, DA PARTE
DEGLI ENTI TERRITORIALI, DELLE ATTIVITÀ DI
INVESTIMENTO DA ESEGUIRSI NEL PERIODO 2021-2026
SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE CON RISORSE
FINANZIARIE A VALERE SU FONDI PNRR E FONDO
COMPLEMENTARE**

Deliberazione n. 71 /2022/VSGO

Relatore: magistrato istruttore, dott.ssa Ilaria Pais Greco

Collaboratori:

analisi istruttoria:

sig.ra Laura Villani, dott. Fabrizio Cozzolino, dott. Roberto Iovinelli

editing:

dott. Roberto Iovinelli

INDICE

1	Il PNRR e il ruolo della Corte dei conti	4
2	Oggetto e soggetti attuatori del PNRR destinatari della odierna indagine: il t.p.l. in Emilia-Romagna e gli enti selezionati in qualità di assegnatari di risorse finanziarie in tale ambito. 7	
3	La missione 3 del PNRR: “infrastrutture per una mobilità sostenibile” e le altre missioni incidenti sulla mobilità sostenibile	8
3.1	Investimenti (e stato di attuazione) di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministero dell'Interno.....	9
4	Inquadramento dell'oggetto di indagine: servizio pubblico e trasporto pubblico locale	12
5	Separazione fra gestione del servizio e uso (comune) dell'infrastruttura.....	16
6	L'organizzazione del servizio di trasporto pubblico locale.....	17
7	Le fonti ordinarie di finanziamento del trasporto pubblico locale.....	18
8	Gli strumenti di pianificazione e programmazione del trasporto pubblico in Emilia-Romagna.....	25
9	La pianificazione di livello provinciale	27
10	I piani di livello comunale e metropolitano: Pums e Put.....	28
11	Ambito oggettivo d'indagine: il trasporto su gomma e il trasporto su ferro.....	29
11.1	Le articolazioni dell'ambito oggettivo d'indagine: l'infrastruttura stradale	29
11.2	La rete ferroviaria regionale e il materiale rotabile	30
12	Ambito soggettivo: i soggetti attuatori.....	32
12.1	La Regione	32
12.2	Città Metropolitana di Bologna.....	36
12.3	Le Province	37
12.3.1	Provincia di Forlì-Cesena.....	37
12.3.2	Provincia di Ferrara	38
12.3.3	Provincia di Modena	41
12.3.4	Provincia di Piacenza	41
12.3.5	Provincia di Reggio Emilia	45
12.3.6	Provincia di Rimini.....	46
12.4	I Comuni	47
12.5	Comuni della Provincia di Bologna.....	47

12.5.1	Comune di Castel Maggiore	47
12.5.2	Comune di Casalecchio di Reno	48
12.5.3	Comune di Castenaso.....	50
12.5.4	Comune di Imola	51
12.5.5	Comune di San Lazzaro di Savena.....	51
12.5.6	Comune di Valsamoggia	52
12.5.7	Comune di Zola Predosa	53
12.6	Comuni della Provincia di Forlì-Cesena	54
12.6.1	Comune di Cesenatico	54
12.6.2	Comune di Savignano sul Rubicone	55
12.7	Comuni della Provincia di Ferrara.....	56
12.7.1	Comune di Argenta	56
12.7.2	Comune di Cento	58
12.7.3	Comune di Comacchio.....	58
12.7.4	Comune di Ferrara.....	59
12.8	Comuni della Provincia di Modena.....	61
12.8.1	Comune di Carpi.....	61
12.8.2	Comune di Castelfranco Emilia	62
12.8.3	Comune di Finale Emilia	63
12.8.4	Comune di Fiorano Modenese.....	63
12.8.5	Comune di Modena.....	64
12.8.6	Comune di Sassuolo	65
12.8.7	Comune di Vignola.....	66
12.9	Comuni della Provincia di Piacenza.....	67
12.9.1	Comune di Piacenza	67
12.10	Comuni della Provincia di Parma.....	68
12.10.1	Comune di Fidenza.....	68
12.10.2	Comune di Parma	69
12.11	Comuni della Provincia di Ravenna.....	69
12.11.1	Comune di Bagnacavallo	69
12.11.2	Comune di Cervia	69

12.11.3	Comune di Lugo.....	71
12.11.4	Comune di Ravenna	72
12.11.5	Unione dei comuni della Romagna Faentina.....	74
12.12	Comuni della Provincia di Reggio Emilia.....	76
12.12.1	Comune di Casalgrande.....	76
12.12.2	Comune di Correggio.....	77
12.12.3	Comune di Reggio Emilia	77
12.13	Comuni della Provincia di Rimini	80
12.13.1	Comune di Cattolica	80
12.13.2	Comune di Riccione.....	80
12.13.3	Comune di Rimini.....	80
12.14	Enti che hanno dichiarato di non aver ricevuto, ad oggi, finanziamenti a valere sul PNRR o sul fondo complementare al PNRR	83
13	Osservazioni conclusive della prima fase di indagine	85

DELIBERAZIONE

Indagine, nell'ambito del PNRR, sui piani e i programmi per il potenziamento dell'offerta del servizio di trasporto pubblico



Corte dei Conti

SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO PER L'EMILIA-ROMAGNA

composta dai magistrati:

dott. Marco Pieroni	presidente
dott. Tiziano Tessaro	consigliere
dott.ssa Gerarda Maria Pantalone	consigliere
dott. Marco Scognamiglio	referendario
dott.ssa Elisa Borelli	referendario
dott.ssa Ilaria Pais Greco	referendario (relatore)

Adunanza del 9 giugno 2022

Indagine sul complesso della gestione, da parte degli enti territoriali, delle attività di investimento da eseguirsi nel periodo 2021-2026 sul trasporto pubblico locale con risorse finanziarie a valere su fondi PNRR e Fondo complementare

VISTO l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

VISTA la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3;

VISTO il testo unico delle leggi sull'ordinamento della Corte dei conti, approvato con il regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214 e successive modificazioni;

VISTI la legge 14 gennaio 1994, n. 20 e il decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 543, convertito con modificazioni dalla legge 20 dicembre 1996, n. 639, recanti disposizioni in materia di giurisdizione e di controllo della Corte dei conti;

VISTO il regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti di cui alla deliberazione delle Sezioni Riunite del 16 giugno 2000, n. 14, e successive modificazioni;

VISTA la legge 5 giugno 2003, n. 131, recante disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3;

VISTO l'art. 1, comma 6, del decreto-legge 10 ottobre 2012, n. 174, convertito con modificazioni dalla legge 7 dicembre 2012, n. 213;

VISTO il d.lgs. n. 422 del 1997;
VISTA la legge regionale dell'Emilia-Romagna;
VISTO il Regolamento (UE) 2021/241;
Vista la legge n. 145 del 2018;
Vista la legge n. 160 del 2019;
VISTO l'art. 7, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni nella l. n. 108/2021;
VISTO il d.l. n. 59/2021 convertito con modificazioni nella l. 1 luglio 2021, n. 101;
VISTA la deliberazione n.11/2022/INPR adottata nelle adunanze del 21 dicembre 2021, del 26 gennaio e del 2 febbraio 2022, con la quale è stato approvato il programma per il controllo nell'anno 2022;
VISTE la nota istruttoria prot. 1350 del 29 marzo 2022 e le relative risposte e successive integrazioni;
VISTA l'ordinanza presidenziale n. 2955/2022 con la quale la Sezione è stata convocata per la camera di consiglio del 9 giugno 2022;
UDITO nella camera di consiglio il relatore dott.ssa Ilaria Pais Greco;

DELIBERA

di approvare l'unito referto sull'indagine sul complesso della gestione, da parte degli enti territoriali, delle attività di investimento da eseguirsi, nel periodo 2021-2026, sul trasporto pubblico locale con risorse a valere su fondi PNRR e Fondo complementare

DISPONE

che copia della presente deliberazione, con l'unito referto, sia trasmessa al Presidente della Regione Emilia-Romagna, al Presidente dell'Assemblea legislativa regionale, al Sindaco metropolitano, ai Presidenti delle Province, ai Sindaci dei Comuni, al Collegio dei Revisori della Regione Emilia-Romagna, all'Organismo Indipendente di Valutazione della Regione Emilia-Romagna, nonché alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al Ministero dell'Interno e al Ministero dell'Economia e delle Finanze, per quanto di eventuale competenza ed opportuna conoscenza.

Così deliberato nella camera di consiglio del 9 giugno 2022.

Il presidente
Marco Pieroni
(firmato digitalmente)

Il relatore
Ilaria Pais Greco
(firmato digitalmente)

Depositata in segreteria in data 17 giugno 2022

Il funzionario preposto
Roberto Iovinelli
(firmato digitalmente)

1 Il PNRR e il ruolo della Corte dei conti

Gli strumenti chiave del *Next Generation EU*, il piano da 750 miliardi di euro istituito dall'Unione europea al fine di sostenere la ripresa all'indomani della crisi da COVID-19, sono i dispositivi del *Recovery and Resilience Facility* (RRF) e del REACT-EU: il primo (RRF o Dispositivo per la ripresa e la resilienza), istituito dal Regolamento (UE) 2021/241, dispone di 672,5 miliardi di euro, di cui 312,50 miliardi di euro in forma di sovvenzioni e 360,00 miliardi di euro in forma di prestiti, per beneficiare dei quali agli Stati membri è stato imposto l'onere di presentare un proprio Piano che definisse il programma nazionale di riforme e investimenti pubblici da realizzare, nell'arco temporale di sei anni (dal 2021 al 2026¹), nei sei pilastri di priorità europea², prevedendo, in particolare, che almeno il 37 per cento della spesa prevista per gli investimenti e le riforme fosse destinato al conseguimento degli obiettivi climatici dell'UE (transizione verde), almeno il 20 per cento riguardasse la transizione digitale e che, trasversalmente, fosse garantito il rispetto del principio di "non arrecare un danno significativo" agli obiettivi ambientali dell'UE³.

L'Italia ha presentato alla Commissione il proprio Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), approvato con Decisione del Consiglio dell'Unione Europea del 13 luglio 2021 e notificato all'Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota del 14 luglio 2021.

Il 13 agosto 2021 la Commissione Europea ha erogato il prefinanziamento da circa 25 miliardi di euro all'Italia (13 per cento dell'importo complessivo dei prestiti e delle sovvenzioni presenti nel PNRR). L'erogazione di ulteriori fondi, invece, sarà autorizzata in funzione della realizzazione degli investimenti e delle riforme previsti nel PNRR).

Ai sensi dell'art. 24 del Regolamento UE 2021/241 lo Stato "presenta alla Commissione una richiesta debitamente motivata relativa al pagamento del contributo finanziario" due volte all'anno. In base al decreto del MEF del 6 agosto 2021, alla fine di ogni semestre, è prevista la richiesta alla Commissione Europea di una rata di rimborso condizionata al raggiungimento di obiettivi e traguardi per diversi progetti che saranno valutati dalla Commissione e per i quali, se ritenuti soddisfacentemente conseguiti, sarà erogato il contributo finanziario.

Il piano è articolato in 6 Missioni⁴ e 16 Componenti per un ammontare di 191,5 mld di euro (68,9 mld di euro di sovvenzioni, 122,6 mld di euro di prestiti). Al PNRR l'Italia ha deciso di affiancare un Piano

¹ Il Piano può includere misure avviate a partire dal 1° febbraio 2020 e tutti gli interventi previsti dovranno essere completati entro il 31 agosto 2026.

² I sei pilastri di priorità europea su cui si concentrano le riforme e gli investimenti supportati dal dispositivo sono:

- transizione verde;
- trasformazione digitale;
- crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, comprendente coesione economica, occupazione, produttività, competitività, ricerca, sviluppo e innovazione, un mercato interno ben funzionante con PMI forti;
- coesione sociale e territoriale;
- salute e resilienza economica, sociale e istituzionale, al fine, fra l'altro, di rafforzare la capacità di risposta e preparazione alle crisi;
- politiche per la prossima generazione, l'infanzia e i giovani, come l'istruzione e le competenze.

³ Si veda, a tal proposito, il Regolamento (UE) 2020/852 (sistema di "Tassonomia per la finanza sostenibile") contenente il quadro generale che favorisce gli investimenti sostenibili e, in particolare, l'art. 17 che indica gli elementi da cui è possibile desumere se un'attività economica arrechi un danno significativo all'ambiente.

⁴ Le sei Missioni del Piano sono: M1 digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo; M2 rivoluzione verde e transizione ecologica; M3 infrastrutture per una mobilità sostenibile; M4 istruzione e ricerca; M5 inclusione e coesione; M6 salute.

Nazionale Complementare, dell'ammontare di 30,6 mld, che prevede ulteriori interventi finanziati dal Fondo complementare, per un totale di 222,10 mld.

Il secondo programma (*React-EU*), pacchetto di assistenza alla ripresa per la coesione e i territori d'Europa, è lo strumento europeo di risposta alla crisi generata dal *Covid-19* e rappresenta un ponte tra la Politica di Coesione 2014-2020 e la nuova programmazione dei fondi europei 2021-2027, che mira ad accompagnare l'uscita dalla crisi pandemica garantendo la continuità del sostegno alle regioni europee in attesa dei Programmi operativi 2021-2027. L'iniziativa REACT-EU assegna infatti risorse supplementari del bilancio EU 2021-2027 alla politica di coesione per gli anni 2021 e 2022, allo scopo di promuovere il superamento degli effetti negativi della crisi sanitaria sull'economia, sull'occupazione e sui sistemi sociali. Il programma, con una dotazione di 50,62 miliardi di euro⁵ (pari al 6 per cento del NGEU), è stato concepito in un'ottica di medio-breve periodo (2021-2022) per aiutare gli Stati membri nella fase iniziale di rilancio delle loro economie e promuovere il superamento degli effetti della crisi tramite una ripresa verde, digitale e resiliente dell'economia.

L'art. 22 del regolamento (UE) 2021/241, rubricato "Tutela degli interessi finanziari dell'Unione", prevede che gli Stati membri si dotino di un sistema di controllo interno efficace ed efficiente, al fine di tutelare gli interessi finanziari dell'Unione e garantire che l'utilizzo dei fondi sia conforme al diritto dell'Unione stessa e nazionale assicurando, in particolare, la prevenzione, l'individuazione e la rettifica delle frodi, dei casi di corruzione e dei conflitti di interesse nonché il recupero degli importi indebitamente versati o utilizzati in modo improprio.

In attuazione del Reg. UE 2021/241, nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza italiano è stato previsto che ciascuna Amministrazione sia responsabile, nell'ambito degli interventi di competenza, dell'effettuazione dei controlli sulla regolarità delle procedure e delle spese, nonché dell'adozione delle misure necessarie per prevenire, individuare e sanzionare le irregolarità e gli indebiti utilizzi delle risorse stanziare. Il coordinamento e il monitoraggio a livello centrale sono invece di competenza della Ragioneria Generale dello Stato, cui competono altresì attività di controllo e di audit.

Nell'impianto dei controlli intestati alla Corte dei conti, al fine di rafforzare il controllo sul tempestivo e corretto utilizzo delle risorse immesse dal legislatore nel sistema economico, il legislatore ha nuovamente declinato il cd. controllo concomitante, mutuandone le principali caratteristiche morfologiche dall'omologo controllo risalente all'art. 11 della legge n. 15 del 2009, sui principali piani, programmi e progetti relativi agli interventi di sostegno e di rilancio dell'economia nazionale. All'esito di tale controllo, previsto dall'art. 22 del d.l. n. 76/2020 (cd. Decreto semplificazioni), convertito con modificazioni nella legge 11 settembre 2020 n. 120, l'eventuale accertamento di gravi irregolarità gestionali, ovvero di rilevanti e ingiustificati ritardi nell'erogazione di contributi secondo le vigenti procedure amministrative e contabili, è trasmesso all'amministrazione competente ai fini della responsabilità dirigenziale.

Nel dare attuazione a tale norma, la Corte dei conti ha stabilito⁶ che il controllo sia esercitato, in particolare, da un Collegio del controllo concomitante appositamente istituito presso la Sezione

⁵ L'iniziativa *REACT-EU* per l'Italia ha una **dotazione complessiva di risorse europee pari a 14,4 miliardi di euro** a prezzi correnti di cui **11,3 miliardi di euro per l'anno 2021** (decisione di esecuzione UE n. 182/2021) e **3,1 miliardi di euro per l'anno 2022** (decisione di esecuzione UE n. 2055/2021). I Programmi europei 2014-2020 interessati da un incremento di risorse per effetto degli stanziamenti *REACT-EU* sono: PON Governance e capacità amministrativa, PON Imprese e competitività, PON Città metropolitane, PON per la Scuola, PON Ricerca, PON Sistemi Politiche Attive e Occupazione (SPA), PON Infrastrutture e Reti, PON Inclusione e Programma FEAD. La ripartizione territoriale delle risorse *REACT-EU* confluite in tali programmi è stata definita a livello nazionale pur non essendo direttamente indicata nei programmi operativi.

⁶ Delibera n. 272 del 10 novembre 2021 di adozione del Regolamento concernente il Collegio del controllo concomitante ai sensi dell'art. 22 del D.L. 16 luglio 2020 n. 76, convertito con modificazioni nella Legge 11 settembre 2020 n. 120.

centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato, prevedendo al contempo che, ove l'attuazione di piani, programmi e progetti sia rimessa a Regioni/Province autonome o ad altri enti o ad organi operanti esclusivamente in ambito regionale, le citate funzioni di controllo siano svolte dalla competente Sezione regionale di controllo.

Successivamente al Decreto semplificazioni, il d.l. 31 maggio 2021, n. 77 (cd. Decreto semplificazioni *bis*), convertito con modificazioni nella l. n. 108/2021, recante "Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure", all'art. 7, c. 7, ha inoltre previsto, con specifico riferimento al PNRR, che la Corte dei conti eserciti il controllo sulla gestione di cui all'art. 3, c. 4, della 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 del Piano. Da ultimo, il d.l. n. 152 del 6 novembre 2021, convertito con modificazioni nella l. 29 dicembre 2021, n. 233, ha dettato "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose", prevedendo diverse norme incidenti sui procedimenti amministrativi, sul reclutamento del personale e sull'organizzazione dei soggetti attuatori (compresi i Ministeri), volte alla realizzazione degli obiettivi del PNRR.

2 Oggetto e soggetti attuatori del PNRR destinatari della odierna indagine: il t.p.l. in Emilia-Romagna e gli enti selezionati in qualità di assegnatari di risorse finanziarie in tale ambito.

L'odierna indagine - di cui la presente deliberazione rappresenta l'*incipit* volto a individuare le risorse a oggi assegnate agli enti territoriali a valere sul PNRR e sul Fondo Complementare - si pone lo scopo di verificare l'effettiva destinazione delle risorse ricevute, da parte dei beneficiari/soggetti attuatori, ai progetti per i quali le stesse sono state assegnate, tramite la partecipazione a bandi o avvisi pubblici emanati dai Ministeri competenti per la selezione dei progetti ovvero tramite i decreti di riparto fondi, nonché di sondare il perseguimento, da parte degli enti selezionati, degli obiettivi programmati secondo i parametri di efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa, tipici del controllo sulla gestione di cui agli articoli 3, c. 4, della l. n. 20/1994 e 7, c. 7, del d.l. n. 77/2021 convertito con modificazioni nella l. n. 108/2021.

L'ambito fisico di indagine è circoscritto al trasporto pubblico locale di persone su gomma e su ferro, in ragione della politica della Regione Emilia-Romagna in materia, il cui filo conduttore è rappresentato, come si vedrà nel prosieguo, da una mobilità basata su un concetto di "integrazione" fra bus, treno e ciclabilità.

Soggetti attuatori del PNRR, ai sensi dell'art. 1, c. 4, lett. o) del d.l. n. 77/2021, convertito dalla l. n. 108/2021, sono i soggetti pubblici o privati incaricati della realizzazione degli interventi del PNRR e del Fondo complementare.

Al fine di ulteriormente delimitare l'odierna indagine, i soggetti attuatori⁷ presi in considerazione coincidono con le Amministrazioni territoriali e, fra queste, sono state in particolare selezionate la Regione, le Province, i Comuni per lo stretto legame di tali amministrazioni con il territorio sui cui i progetti legati al TPL insistono e per la rilevante distribuzione delle risorse a Comuni e Amministrazioni regionali fra tutti gli enti territoriali attuatori del PNRR.

Destinatari della presente indagine sono quindi i soggetti attuatori indicati dal PNRR e dal Piano Nazionale Complementare, ulteriormente selezionati dalla Sezione sulla base dell'ambito territoriale di intervento, regionale, provinciale o comunale. L'avvio di istruttoria nei confronti dei Comuni è stato, in particolare, circoscritto al Comune capoluogo di Regione, ai capoluoghi di Provincia, ai Comuni ad alto inquinamento di PM10 e biossido di azoto nonché ai Comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti.

⁷ Per l'identificazione dei soggetti attuatori - se pubblici - occorre in generale fare riferimento alle Amministrazioni di cui all'elenco S13 dell'ISTAT.

3 La missione 3 del PNRR: “infrastrutture per una mobilità sostenibile” e le altre missioni incidenti sulla mobilità sostenibile

Alla Missione 3 (M3) “Infrastrutture per una mobilità sostenibile” del PNRR sono state destinate risorse complessive pari a 31,46 miliardi di euro: di queste, le risorse assegnate dal PNRR corrispondono a 25,40 miliardi di euro suddivise tra 24,77 miliardi di euro (M3C1 - Investimenti sulla rete ferroviaria) e 0,63 mld di euro (M3C2 - Intermodalità e logistica integrata)⁸. A tali risorse, si aggiungono quelle rese disponibili dal *REACT-EU* che vengono spese in un arco temporale di medio periodo (2021-2022) nonché quelle del Fondo complementare pari a 6,06 mld di euro, suddivise tra 3,20 mld di euro (M3C1 - Investimenti sulla rete ferroviaria) e 2,86 mld (M3C2 - Intermodalità e logistica integrata).

La Missione 3 mira a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione, indicata dall'Unione europea fra gli obiettivi definiti attraverso lo *European Green Deal* (COM/2019/640 *final*), e di raggiungere altresì gli obiettivi di sviluppo sostenibile individuati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

La missione, finalizzata a realizzare opere necessarie a intervenire su quei fattori di debolezza che hanno penalizzato lo sviluppo economico del Paese, contribuendo al raggiungimento dei target europei di riduzione delle emissioni e di progressiva decarbonizzazione della mobilità, si articola nelle seguenti due componenti:

- M3C1 - Investimenti sulla rete ferroviaria, i cui interventi sono destinati allo sviluppo del sistema ferroviario italiano per il completamento dei principali assi ferroviari ad alta velocità ed alta capacità, per l'integrazione fra questi e la rete ferroviaria regionale e la messa in sicurezza dell'intera rete ferroviaria, con l'obiettivo principale di potenziare il trasporto su ferro di passeggeri e merci, aumentando la capacità e la connettività della ferrovia e migliorando la qualità del servizio lungo i principali collegamenti nazionali e regionali, anche attraverso il rafforzamento dei collegamenti transfrontalieri. Oltre, quindi, allo sviluppo dell'alta velocità sono previsti investimenti destinati alle linee regionali e alle aree metropolitane utilizzate principalmente dai pendolari, rendendo i centri cittadini più accessibili e migliorando la qualità della vita delle persone che usufruiscono del mezzo pubblico per recarsi al lavoro (detta linea di investimento è strettamente legata all'intervento previsto nella Missione Rivoluzione verde e transizione ecologica M2C2, relativamente al rafforzamento e ammodernamento in senso sostenibile del trasporto pubblico locale).
- M3C2 Intermodalità e logistica integrata, che prevede interventi a supporto dell'ammodernamento e della digitalizzazione del sistema della logistica.

Interventi a favore della mobilità sostenibile sono egualmente previsti nell'ambito della Missione 2 “Rivoluzione verde e transizione ecologica”, Componente 2 “Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile”⁹ cui sono stati destinati dal decreto complessivi 23,78 mld di euro. In particolare:

⁸ Fonte: Relazione Corte dei conti Sezioni riunite in sede di controllo sullo stato di attuazione del PNRR - Marzo 2022

⁹ La componente M2-C2 intende raggiungere i seguenti obiettivi: • Incremento della quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile (FER) nel sistema, in linea con gli obiettivi europei e nazionali di decarbonizzazione. • Potenziamento e digitalizzazione delle infrastrutture di rete per accogliere l'aumento di produzione da FER e aumentarne la resilienza a fenomeni climatici estremi. • Promozione della produzione, distribuzione e degli usi finali dell'idrogeno, in linea con le strategie comunitarie e nazionali. • Sviluppo di un trasporto locale più sostenibile, non solo ai fini della decarbonizzazione ma anche come leva di miglioramento complessivo della qualità della vita (riduzione inquinamento dell'aria e acustico,

- l'investimento 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie)", per il quale sono state previste risorse per 600 mln, è teso a costruire almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane e almeno 1.235 km aggiuntivi di piste ciclabili in altre zone d'Italia. Le piste ciclabili urbane e metropolitane devono essere realizzate nelle 40 città che ospitano le principali università, da collegare a nodi ferroviari o metropolitani;
- l'investimento 4.2 "Sviluppo trasporto rapido di massa", che ambisce a ridurre le problematiche legate al trasporto su auto tramite sviluppo di sistemi di trasporto rapido di massa, prevede 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). Il focus dell'intervento sarà principalmente sulle 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'investimento 4.4 "Rinnovo flotte bus, treni verdi", al quale sono stati destinati dal PNRR 3,639 mld di euro e ulteriori 600 milioni di euro finanziati dal fondo complementare di cui al d.l. n. 59/2021 convertito con modificazioni nella l. 1 luglio 2021, n. 101, prevede fra i vari ambiti di intervento il rinnovo della flotta regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti nonché il rinnovo della flotta treni per trasporto regionale e intercity con mezzi a propulsione elettrica e a idrogeno.

Ulteriori missioni toccate dall'indagine, in quanto comprensive di interventi sulla mobilità sostenibile, sono:

la Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 4 " Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni", e

La Missione 5 «Inclusione e Coesione», Componente 2 "Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore", in particolare nei seguenti investimenti:

- Investimento 2.1 "Investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale", finalizzati a fornire ai Comuni con popolazione superiore ai 15.000 abitanti contributi anche per migliorare la qualità del decoro urbano oltre che del contesto sociale e ambientale, e
- Investimento 2.2 "Piani Urbani Integrati";
- Investimento 2.3 "Programma innovativo della qualità dell'abitare"

3.1 Investimenti (e stato di attuazione) di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministero dell'Interno

I traguardi e gli obiettivi assegnati nel PNRR al MIMS, da conseguire entro il 2026, sono 57 (dieci riforme, 47 investimenti). Con riferimento agli investimenti, la maggior parte delle scadenze di competenza diretta di detto Ministero è concentrata negli anni 2023, 2024 e 2026 mentre per le riforme le scadenze si concentrano nel biennio 2021-2022.

Tutti i sette traguardi e obiettivi per il 2021 sono stati raggiunti. Si tratta di 5 riforme (procedure più rapide di valutazione nel Trasporto Pubblico Locale e nel Trasporto Rapido di Massa, accelerazione

diminuzione congestioni e integrazione di nuovi servizi). • Sviluppo di una leadership internazionale industriale e di ricerca e sviluppo nelle principali filiere della transizione.

dell'iter di approvazione del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. - RFI - e dei progetti ferroviari, trasferimento della titolarità di ponti e viadotti ai titolari delle strade di primo livello, linee guida per la gestione del rischio e il monitoraggio dei ponti esistenti) e 2 investimenti (supporto alla filiera autobus elettrici e infrastrutture per le Zone Economiche Speciali - ZES). Al 31 marzo 2022 sono, inoltre, stati raggiunti due traguardi in scadenza al primo trimestre oltre a un traguardo in scadenza al quarto trimestre 2022¹⁰.

Il MIMS ha provveduto a emanare atti di ripartizione e assegnazione delle risorse per complessivi 60,6 miliardi di euro pari al 98 per cento del totale (61,5 mld di euro è il totale delle risorse per investimenti di competenza del MIMS, di cui 60,6 miliardi di euro di competenza diretta dello stesso MIMS e 0,9 miliardi di euro a competenza mista con altri Ministeri). Le risorse complessive riguardano gli investimenti PNRR (complessivi 39,6 miliardi di euro e 0,780 miliardi di euro relativi alla sperimentazione dell'idrogeno nel settore stradale e ferroviario e alla digitalizzazione dei sistemi logistici) e gli investimenti del Piano Complementare (20,6 miliardi di euro e un intervento "Strade Sicure - rete SNIT" per 0,450 miliardi di euro).

Il Ministero dell'Interno non doveva conseguire alcun obiettivo concordato a livello europeo nel 2021. Con riferimento agli obiettivi intermedi italiani (ITA), per quanto di interesse ai fini della presente relazione e quindi relativamente alla Missione 5 Componente 2, Investimenti 2.1.e 2.2, cinque erano riferibili al terzo e quarto trimestre 2021, di cui uno (ITA-29, Investimento 2.2), la cui scadenza era al quarto trimestre 2021, risulta avviato e tre obiettivi (ITA 20-21-22, Investimento 2.1.), che dovevano essere conseguiti entro il terzo trimestre 2021, sono stati ricondotti al quarto obiettivo (ITA-23, Investimento 2.1) conseguito alla fine del quarto trimestre 2021¹¹. In relazione a tale ultimo obiettivo (Procedura di selezione degli investimenti in progetti di rigenerazione urbana, finalizzata a ridurre le situazioni di emarginazione e degrado sociale), gli enti territoriali hanno presentato circa 650 domande per 2.431 opere e per un importo richiesto pari 4.420,00 milioni di euro. Con il decreto 30 dicembre 2021, sebbene adottato con un trimestre di ritardo rispetto alla scadenza prevista (terzo trimestre 2021), sono stati individuati i Comuni beneficiari del contributo - previsto dall'articolo 1, commi 42 e seguenti, della legge 27 dicembre 2019 n. 160 e dal dPCM del 21 gennaio 2021 - da destinare ad investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale, nonché al miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale.

Quanto all'obiettivo (codice univoco milestone M5C2-00-ITA-29, Investimento 2.2) relativo all'adozione del decreto che stabilisce la ripartizione delle somme del PNRR tra le 14 Città metropolitane, che avrebbe dovuto essere conseguito entro il quarto trimestre 2021, lo stesso è slittato oltre tale termine in quanto il Ministero dell'Interno solo in data 6 dicembre 2021 ha emanato il DM con cui ha approvato il modello di presentazione, da parte delle città metropolitane, delle proposte progettuali integrate e il successivo 22 dicembre ha pubblicato le FAQ31 relative all'assegnazione delle suddette risorse in base all'art. 21 del d.l. del 6 novembre 2021 (come modificato dal decreto milleproroghe - d.l. 30 dicembre 2021, n. 228, convertito in legge 25 febbraio 2022, n. 15 - che all' art. 3, comma 6-ter ha prorogato il termine per l'individuazione da parte delle città metropolitane dei progetti finanziabili all'interno della propria area urbana da centotrenta a centotrentacinque giorni dalla data di entrata in vigore del d.l. 152 del 2021).

Quanto all'intervento di cui alla Missione 2, Componente 4, Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni" (6.000 milioni), per

¹⁰ <https://mit.gov.it/comunicazione/news/pnrr-raggiunti-gli-obiettivi-del-mims-per-il-primo-trimestre-2022>

¹¹ Relazione della Corte dei conti Sezioni riunite in sede di controllo sullo stato di attuazione del PNRR (marzo 2022).

l'anno 2021 sono state assegnate risorse per euro 994,4 milioni a 7.904 Comuni e le erogazioni risultano pari a 103,2 milioni. Per le opere di media portata, sono state assegnate risorse per 1.849,5 milioni, nonché finanziate 2.846 opere per 1.912 Comuni ed erogate per 357,08 milioni di euro. In data 8 novembre 2021 è stato emanato il provvedimento relativo alle ulteriori risorse pari a circa 1.750 milioni con scorrimento della graduatoria. L'8 gennaio 2022 è stato infine adottato il nuovo decreto ministeriale per assegnazione delle risorse, con scadenza il 15 febbraio 2022, successivamente prorogata al 28 febbraio 2022.

4 Inquadramento dell'oggetto di indagine: servizio pubblico e trasporto pubblico locale

Servizio pubblico è qualsiasi servizio destinato a soddisfare un bisogno della collettività e il raggiungimento di uno standard di qualità di vita. Un servizio pubblico è locale quando il bisogno che mira a soddisfare è circoscritto a una collettività stanziata in un ambito territorialmente delimitato.

Un servizio pubblico è di interesse economico generale se l'attività economica in cui si estrinseca, funzionale al soddisfacimento dell'interesse generale della collettività, non potrebbe essere svolta in assenza dell'intervento pubblico che ne garantisca la qualità, sicurezza e accessibilità indifferenziata da parte degli utenti.

Tra i servizi pubblici locali di interesse economico generale, i servizi a rete sono strettamente connessi alla presenza di una infrastruttura indispensabile all'erogazione del servizio.

Tra i servizi di interesse economico generale a rete rientra il trasporto pubblico locale.

I servizi pubblici, oltre che dall'ordinamento nazionale sono disciplinati dalla normativa sovranazionale.

L'espressione servizio pubblico non figura nel diritto comunitario al quale si deve, invero, l'introduzione del "servizio di interesse economico-generale" (SIEG). Il Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE artt. 14 e 106) contiene la nozione di "servizi di interesse economico generale" che si connotano, rispetto ad altre attività di impresa, per essere forniti anche laddove il mercato non considera di interesse assumerne la produzione. Tali servizi devono essere pertanto organizzati affinché, accanto a segmenti di mercato affidati alla concorrenza, permangano segmenti di mercato, anche finanziati a carico dei bilanci pubblici, coperti da modalità, condizioni e prezzi che assicurino la disponibilità di un livello minimo essenziale dei servizi stessi a tutti, indipendentemente dall'ubicazione territoriale e dalle condizioni economiche degli utenti.

Come chiarito dalla Corte Costituzionale¹², in base alle interpretazioni elaborate al riguardo dalla giurisprudenza comunitaria e dalla Commissione europea emerge con chiarezza che la nozione comunitaria di SIEG, ove limitata all'ambito locale, e quella interna di servizio pubblico locale di rilevanza economica hanno contenuto omologo. Entrambe le nozioni, infatti, fanno riferimento a un servizio che è reso mediante attività economica (in forma di impresa pubblica o privata), intesa quale attività di offerta di beni e servizi sul mercato, e fornisce prestazioni considerate necessarie, dirette cioè a realizzare fini sociali, nei confronti di una generalità indifferenziata di soggetti.

In ambito nazionale, con la legge n. 103 del 29 marzo 1903 (legge Giolitti) la gestione dei servizi pubblici era attribuita ai comuni e alle province tramite aziende municipalizzate che assicuravano una gestione diretta da parte della pubblica amministrazione. La legge, successivamente inserita nel testo unico sull'assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei comuni e delle province, di cui al regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, promosse l'assunzione di numerose attività di servizio pubblico, fra cui i trasporti, da parte dei comuni. Con la successiva legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali, n. 151 del 10 aprile 1981, i trasporti non erano gestiti direttamente dalle Regioni ma da aziende speciali o private sulla base di provvedimenti amministrativi di concessione emanati dall'ente territoriale.

La legge sull'ordinamento delle autonomie locali (n. 142 del 1990) ha in seguito previsto che Comuni e Province, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedessero alla gestione dei servizi pubblici,

¹² C. Cost. sentenza n. 325 del 2010.

aventi per oggetto la produzione di beni ed attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali (art. 22, rubricato "Servizi pubblici locali", c. 1), introducendo diverse tipologie di affidamento.

Successivamente, il servizio di trasporto pubblico locale in particolare è stato sottoposto ad un processo di riorganizzazione caratterizzato dal passaggio graduale dall'affidamento per concessione, stabilito dall'art. 4 della l. n. 151/1981, a quello realizzato attraverso i contratti di servizio, previsti dall'art. 19 del d.lgs. del 19 novembre 1997 n. 422. Quest'ultimo (decreto Burlando) è intervenuto a disciplinare l'organizzazione del servizio sul territorio, ispirata alla separazione delle funzioni di indirizzo, programmazione e controllo da quelle di gestione, e parte di un processo di riforma che ha portato a una trasformazione della gestione del servizio di trasporto regionale e locale verso un modello concorrenziale.

Il citato decreto, all'art. 1 c. 2, ha individuato come servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dal successivo articolo 3: essi comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infra-regionale.

Con l'emanazione del Testo Unico degli enti locali, la disciplina di cui all'abrogato art. 22 della legge sulle autonomie locali è confluita nell'art. 113¹³ del Tuel, che, nel dettagliare i cosiddetti servizi a rete e servizi pubblici locali di rilevanza economica, al c. 1 *bis* ha escluso dalla propria applicazione il settore del trasporto pubblico locale continuando questo a essere disciplinato, per espressa disposizione della medesima norma, dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni e a livello regionale dalla legge n. 30/1998 come modificata da successive leggi regionali. In particolare l'art. 3 della legge regionale del 1998, come sostituito nel 2003, prevede la seguente articolazione del trasporto pubblico regionale e locale della Regione Emilia-Romagna, intendendo per tale l'insieme delle reti e dei servizi di trasporto pubblico:

- a) rete delle ferrovie di competenza regionale;
- b) servizi ferroviari regionali e locali e sistemi innovativi ad essi strettamente connessi;
- c) reti, servizi autofilotranviari e sistemi di trasporto rapido a guida vincolata di superficie e sotterranei, quali tram-metro, metropolitana e simili.
- d) sistemi intermodali urbani ed extraurbani per la gestione della mobilità;
- e) impianti e servizi di trasporto a fune;

¹³ L'art. 113 del Tuel, come modificato dalla l. n. 308/2004 - contenente delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione -, ha previsto espressamente (comma 1 *bis*) la non applicabilità delle relative disposizioni al settore del trasporto pubblico locale continuando questo a essere disciplinato dal d.lgs. n. 422/1997 e successive modificazioni. La norma ha sottratto, quindi, all'applicazione della disciplina dalla stessa dettata, le modalità di gestione ed affidamento del tpl. L'art. 113 del Tuel è stato poi abrogato dall'art. 23 bis del d.l. n. 112 del 2008, recante la nuova disciplina dell'affidamento e della gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, nelle parti incompatibili con le disposizioni dallo stesso dettate. La successiva abrogazione dell'art. 23 bis in seguito al referendum popolare del 2011 e la dichiarazione di incostituzionalità dell'art. 4 del d.l. n. 138 del 2011, volto all'adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare (che nella sostanza aveva reintrodotta la disciplina dell'abrogato art. 23 bis), hanno posto però, anche con riferimento al servizio pubblico di trasporto locale, il problema della specifica disciplina applicabile. Poiché l'abrogazione dell'art. 23 bis per effetto della consultazione referendaria non ha determinato alcuna reviviscenza delle norme abrogate, all'indomani di detta abrogazione si è continuato a ritenere applicabile la normativa di cui al d. lgs. n. 422 del 1997, in quanto la stessa non era stata abrogata dall'art. 23 bis, anche perché non dettava una disciplina con esso incompatibile. Il d.lgs. n. 422/1997 ha nel tempo subito diverse modifiche sostanziali e a livello regionale è stato recepito dalla l. n. 30/1998 successivamente modificata dalle l.r. n. 8/2003 e n. 10/2008.

f) servizi marittimi, lacuali, fluviali e aerei.

Il settore è governato da un sistema articolato fra più livelli istituzionali che vede, al vertice, l'attività statale tramite l'esercizio della funzione legislativa di indirizzo, ad un livello territoriale intermedio le funzioni regionali di programmazione, coordinamento, finanziamento e delimitazione degli ambiti territoriali e organizzativi dei servizi (ATO) e, alla base, gli enti locali che esercitano funzioni organizzative tramite gli enti di governo degli ATO cui aderiscono. Il citato decreto, riservando pertanto allo Stato la competenza in alcuni ambiti quali gli accordi, le convenzioni e i trattati internazionali relativi a servizi transfrontalieri per il trasporto di persone e merci, le funzioni in materia di sicurezza e l'adozione delle linee guida e dei principi quadro per la riduzione dell'inquinamento, ha decentrato per converso a regioni ed enti locali le funzioni e i compiti in materia di trasporto pubblico di interesse regionale e locale stabilendo che la programmazione dei servizi spetti alle regioni le quali:

1. definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali e per i piani di bacino;
2. predispongono e aggiornano il piano regionale dei trasporti, tenendo conto dei piani di bacino predisposti dalle province e, ove esistenti, dalle città metropolitane, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale;
3. approvano programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale¹⁴ attraverso i quali attuare il piano regionale;
4. nella determinazione del livello dei servizi minimi¹⁵, definiscono, d'intesa con gli enti locali e secondo criteri omogenei tra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di tpl, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità al Regolamento 1191/69/CEE, modificato dal Regolamento 1893/91/CEE, e in osservanza dei seguenti criteri:
 - a) ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;
 - b) scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità; dovrà, in particolare, essere considerata, nella determinazione dei costi del trasporto su gomma, l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento.

¹⁴ I programmi triennali dei servizi individuano:

- a) la rete e l'organizzazione dei servizi;
- b) l'integrazione modale e tariffaria;
- c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;
- d) le modalità di determinazione delle tariffe;
- e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- g) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale.

¹⁵ I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti, a norma dell'art. 16 del decreto 422 del 1997, tenendo conto:

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

Le Regioni stabiliscono, inoltre, la ripartizione delle competenze in materia di trasporto pubblico locale mediante delega agli enti locali di funzioni e compiti non esercitabili unitariamente a livello regionale, ferma restando la competenza delle Regioni nei servizi ferroviari.

Città metropolitane e province di cui alla legge 7 aprile 2014, n. 56, rivestono, infine, un ruolo di coordinamento e organizzazione del servizio.

5 Separazione fra gestione del servizio e uso (comune) dell'infrastruttura

Se in origine i servizi pubblici a rete erano inscindibilmente connessi alle infrastrutture strumentali al loro esercizio, in quanto queste non erano duplicabili se non a costi insostenibili, la normativa comunitaria ha aperto la via della liberalizzazione dei servizi, separandoli dalla gestione della relativa infrastruttura oggetto di monopolio naturale.

Una prima apertura verso la liberalizzazione del servizio di trasporto pubblico e la realizzazione del principio della concorrenza nel settore ferroviario si è avuta con la Direttiva comunitaria n. 440 del 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e attuata in Italia con il regolamento di cui al d.P.R. n. 277/1998, che ruotava appunto attorno al principio di separazione della gestione del servizio da quella dell'infrastruttura intestando l'esercizio della prima ad imprese autonome, dal punto di vista contabile, dal gestore infrastrutturale. Il principio della separazione ha avuto ulteriore impulso con successive direttive comunitarie fino alla Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (cd. Direttiva Recast), attuata con il d.lgs n. 112/2015, istitutiva di uno spazio ferroviario europeo unico e avente ad oggetto la separazione "gestionale e contabile" tra gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie.

L'attuale assetto del sistema ferroviario regionale è, in coerenza con l'ordinamento europeo, caratterizzato dalla separazione tra erogazione del servizio e gestione dell'infrastruttura ferroviaria a cui è consentito l'accesso a diverse imprese che esercitano il servizio di trasporto sulla rete.

6 L'organizzazione del servizio di trasporto pubblico locale

In base all'art. 3 *bis* del d.l. n. 138 del 2011 convertito nella l. n. 148 del 2011, introdotto dall'art. 25, c. 1, del d.l. n. 1/2012, spetta alle regioni e alle province autonome il compito di:

- individuare ambiti o bacini territoriali (ATO) che consentano di sfruttare economie di scala e di differenziazione. Gli ambiti devono essere: ottimali, omogenei, di dimensione normalmente non inferiore a quella del territorio provinciale.
- istituire o designare gli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ai quali la legge riserva in via esclusiva le funzioni di organizzazione del servizio, la scelta della forma e l'affidamento della gestione, il relativo controllo, la determinazione delle tariffe all'utenza.

È stata, in ogni caso, fatta salva l'organizzazione di servizi pubblici locali di settore in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista ai sensi delle discipline di settore vigenti o delle disposizioni regionali che avessero già avviato la costituzione di bacini di dimensioni non inferiori a quella provinciale.

Con la legge n. 190/2014 (art. 1 c. 609) è stato introdotto l'obbligo per gli enti locali di partecipare agli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali o omogenei, con l'attribuzione al Presidente della Regione, in caso di inottemperanza, di poteri sostitutivi, previa diffida all'ente locale ad adempiere entro il termine di trenta giorni. Gli enti di governo devono effettuare una relazione nella quale dare conto della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e motivarne le ragioni con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio. **Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari da parte del soggetto affidatario, la relazione deve comprendere un piano economico-finanziario, asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, che, fatte salve le disposizioni di settore, contenga anche la proiezione, per il periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti.**

I piani di investimento approvati dai menzionati enti di governo degli ambiti territoriali ottimali rappresentano il presupposto per l'attribuzione ai medesimi enti, o ai gestori del servizio, dei finanziamenti a qualsiasi titolo concessi, a valere su risorse pubbliche statali ai sensi dell'articolo 119, quinto comma, della Costituzione, relativi ai servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica. Detti finanziamenti sono infatti aggiuntivi o costituiscono garanzia a sostegno dei medesimi piani di investimento approvati. Le relative risorse sono prioritariamente assegnate ai gestori selezionati tramite procedura di gara ad evidenza pubblica o di cui comunque l'Autorità di regolazione competente, o l'ente di governo dell'ambito nei settori in cui l'Autorità di regolazione non sia stata istituita, attesti l'efficienza gestionale e la qualità del servizio reso sulla base dei parametri stabiliti dall'Autorità stessa o dall'ente di governo dell'ambito.

7 Le fonti ordinarie di finanziamento del trasporto pubblico locale

Il trasporto pubblico locale è finanziato, oltre che da risorse a carico dei bilanci regionali e comunali, dal "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello stato agli oneri del trasporto pubblico locale", anche ferroviario, istituito nelle Regioni a Statuto ordinario dall'art. 16-*bis* del d.l. n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, come sostituito dalla legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013).

In particolare, il Fondo copre circa il 40 per cento del fabbisogno complessivo mentre il 30 per cento è coperto dai ricavi della vendita di biglietti e la restante quota da risorse locali.¹⁶

La ripartizione del Fondo è tuttora effettuata sulla base di criteri, stabiliti dal D.P.C.M. 11 marzo 2013 come da ultimo modificato dal D.P.C.M. 26 maggio 2017, che misurano il raggiungimento a livello regionale di una serie di obiettivi di efficientamento¹⁷ indicati dal richiamato art. 16 *bis*.

¹⁶ Relazione approvata il 21 luglio 2021 dalla Commissione di studio sul trasporto pubblico locale istituita con d.m. 4 gennaio 2021 del MIMS. Nella Relazione si evidenzia come, tuttavia, esistano "notevoli diversità da territorio a territorio, sia in termini di copertura del servizio che di attrattiva del servizio per la cittadinanza. Inoltre, sono diverse le tipologie del servizio, la loro organizzazione e di conseguenza i livelli di fabbisogno. Ciò implica che queste percentuali medie vengono adeguate alle esigenze specifiche dei diversi territori e, per quanto riguarda le risorse nazionali, allocate sulla base dei fabbisogni.

In relazione ai criteri di perequazione occorrerebbe risolvere il tema dell'asimmetria attualmente esistente tra Comuni, ove soggetti affidanti, e Regioni. Infatti, occorre ricordare che per i Comuni la spesa per il trasporto pubblico locale (inclusa quella di parte corrente) rientra tra le funzioni fondamentali, che vengono considerate ai fini della determinazione dei fabbisogni standard utilizzati nell'ambito del riparto del fondo di solidarietà comunale. Per le Regioni, invece, nell'ambito del trasporto pubblico locale vi è la distinzione tra spesa in conto capitale, che rientra tra i livelli essenziali delle prestazioni (LEP) e la cui perequazione viene effettuata attraverso la copertura integrale dei fabbisogni standard, e la spesa di parte corrente, che non rientra tra i LEP e la cui perequazione è effettuata sulla base delle capacità fiscali.

Pertanto, per il trasporto pubblico locale di parte corrente, così come per altre funzioni non LEP, il fondo perequativo non garantisce la copertura integrale dei fabbisogni: è alimentato da quote di addizionale regionale IRPEF erogate delle Regioni con maggior capacità fiscale e destinate alle Regioni con minor capacità fiscale, azzerando le differenze per il 75 per cento. Il fondo perequativo per il primo anno deve essere assegnato sulla base delle quote storiche per poi convergere verso il criterio della riduzione delle capacità fiscali nell'arco di quattro anni. Tuttavia, in sede di fiscalizzazione dei trasferimenti statali di parte corrente in favore delle regioni, alcune simulazioni hanno mostrato come le Regioni il primo anno riescano a recuperare integralmente le risorse derivanti dai trasferimenti storici oggetto di fiscalizzazione. Occorre preliminarmente distinguere il "fabbisogno storico" dal "fabbisogno ammissibile".

L'allocazione attualmente prevista è basata sui fabbisogni storici e sulle quote di finanziamento storiche. I tentativi di superamento repentino della spesa storica e del fabbisogno storico, anziché accelerare il processo di efficientamento del settore, lo hanno negli ultimi decenni di fatto rallentato sino ad inibirlo.

A stanziamento annuale invariato, qualunque ipotesi di una ripartizione del Fondo Nazionale con percentuali di attribuzione alle Regioni a statuto ordinario diverse da quelle storiche (concordate tra le regioni stesse) ha registrato criticità di carattere politico/amministrativo di difficile soluzione. In particolare, dai lavori della Commissione, è risultato complicato ipotizzare una riduzione delle risorse storicamente assegnate ad una regione senza temere effetti negativi sulla continuità e sulla regolarità dei servizi di trasporto pubblico esercitati sul territorio del medesimo ente territoriale (deducibili, tra l'altro, dalla necessità di garantire la copertura finanziaria dei contratti di servizio in corso). [...] Il processo descritto, senza generare impatti traumatici per la continuità e regolarità del servizio pubblico, presuppone comunque la necessità di raggiungere, con un livello di gradualità adeguato, due obiettivi:

- Utilizzo ottimale delle risorse di parte corrente "storicamente" assegnate e contestuale verifica della coerenza del livello del servizio erogato con la quota istituzionale del finanziamento assegnata;
- Incremento qualitativo e quantitativo dei servizi prodotti a fronte di un progressivo incremento della domanda di mobilità pubblica (producendo un'offerta di servizi sempre più attraente per la domanda potenziale) e contestuale sviluppo infrastrutturale e dei parchi mezzi del settore, al fine di ridurre progressivamente i divari territoriali.

In aggiunta a questi obiettivi principali, occorre tenere conto di altre esigenze, come quella di salvaguardia dei servizi in area a domanda debole anche con livelli di copertura minimi.

Per le Regioni a Statuto speciale, che non partecipano al FNT, le integrazioni economiche andranno operate con specifici provvedimenti, in coerenza con quanto previsto dalle rispettive Norme di attuazione degli Statuti".

¹⁷ Tali obiettivi sono: a) offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico; b) progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; c) progressiva riduzione dei

Con il d.l. n. 50 del 2017 sono stati riformati sia i criteri di finanziamento del fondo, in attesa del riordino del sistema della fiscalità regionale, sia i criteri per il suo riparto basati, secondo il processo di riforma introdotto dal medesimo decreto, non più sulla spesa storica ma sul raggiungimento di obiettivi di efficientamento del servizio. I nuovi criteri avrebbero dovuto applicarsi a decorrere dall'anno 2020¹⁸, ma la loro applicazione è stata rinviata dal d.l. n. 34 del 2020 (cd. decreto Rilancio, art. 200 c. 5, come da ultimo modificato dal d.l. n. 183 del 2020 convertito nella l. n. 21/2021), ai sensi del quale la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL stanziato per il 2020 e per il 2021 è (tuttora) effettuata con le modalità stabilite dal D.P.C.M. del 11 marzo 2013 e successive modificazioni¹⁹.

Nel triennio 2019-2021, in cui lo stanziamento complessivo del Fondo è stato pari a euro 4.873.335.361,50, con decreti interministeriali è stato anticipato l'80 per cento del Fondo ed erogato a saldo il restante 20 per cento.

In particolare, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (decreto n. 82 del 5 marzo 2019), è stata disposta l'anticipazione dell'80 per cento del Fondo nell'anno 2019, attribuendo alle Regioni a statuto ordinario i seguenti importi secondo le rispettive percentuali di ripartizione:

servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata; d) definizione di livelli occupazionali appropriati; e) previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

¹⁸ Secondo l'originaria formulazione dell'art. 27, comma 2 del d.l. n. 50/2017 la decorrenza dei nuovi criteri era stata fissata al 2018, termine successivamente prorogato al 2020 dal d.l. n.124 del 2019.

¹⁹ Le percentuali di ripartizione tra le regioni ordinarie (tabella allegata al D.P.C.M. 26 maggio 2017 che ha modificato il D.P.C.M. del 2013) sono le seguenti:

Abruzzo: 2,69%
Basilicata: 1,55%
Calabria: 4,28%
Campania: 11,07%
Emilia-Romagna: 7,38%
Lazio: 11,67%
Liguria: 4,08%
Lombardia: 17,36%
Marche: 0,71%
Piemonte: 9,83%
Puglia: 8,09%
Toscana: 8,83%
Umbria: 2,03%
Veneto: 8,27%

Tabella 1 - Riparto delle risorse da attribuire alle Regioni a statuto ordinario a titolo di anticipazione per l'anno 2019 pari all'80 per cento dello stanziamento del "Fondo nazionale" al netto dello 0,025 per cento destinato alla banca dati e del sistema informativo pubblico, tenendo conto degli incrementi e decrementi in conseguenza delle penalità quantificate con il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economie e delle finanze n 561, del 1 dicembre 2017

REGIONI	Percentuali di Riparto	anno Risorse da erogare alle Regioni a titolo di anticipazione 2019	Importo decurtazione 2015 (F.d o TPL 2016) 1 RATA	quota penalità 1 RATA redistribuita ANNO 2018	EROGATO
valori in euro					
ABRUZZO	2,69	104.863.690,61	0,00	149.176,07	105.012.866,68
BASILICATA	1,55	60.423.316,15	563.705,36	85.956,47	59.945.567,26
CALABRIA	4,28	166.846.318,15	0,00	237.350,78	167.083.668,92
CAMPANIA	11,07	431.539.425,67	0,00	613.895,58	432.153.321,25
EMILIA ROMAGNA	7,38	287.692.950,45	0,00	409.263,72	288.102.214,17
LAZIO	11,67	454.929.096,44	4.244.155,87	647.169,05	451.332.109,63
LIGURIA	4,08	159.049.761,22	0,00	226.259,62	159.276.020,84
LOMBARDIA	17,36	676.741.140,89	0,00	962.712,49	677.703.853,38
MARCHE	2,17	84.592.642,61	0,00	120.339,06	84.712.981,67
MOLISE	0,71	27.677.777,08	0,00	39.373,61	27.717.150,69
PIEMONTE	9,83	383.200.772,75	0,00	545.130,40	383.745.903,15
PUGLIA	8,09	315.370.727,52	0,00	448.637,33	315.819.364,85
TOSCANA	8,83	344.217.988,14	0,00	489.674,61	344.707.662,75
UMBRIA	2,03	79.135.052,77	738.272,19	112.575,25	78.509.355,83
VENETO	8,27	322.387.628,75	0,00	458.619,37	322.846.248,13
TOTALE	100,00	3.898.668.289,20	5.546.133,42	5.546.133,42	3.898.668.289,20

Fonte: decreto n. 82 del 5 marzo 2019 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze

Con successivo decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (n. 388 del 19 dicembre 2019) è stato autorizzato l'impegno e il contemporaneo pagamento del saldo (20 per cento) risultante dalla tabella seguente:

Tabella 2 - l'impegno e il contemporaneo pagamento del saldo (20 per cento)

REGIONI	% di riparto	IMPORTO DA EROGARE	N° CONTI DI TESORERIA
valori in euro			
ABRUZZO	2,69	27.324.530,29	31195
BASILICATA	1,55	14.628.080,15	31649
CALABRIA	4,28	40.959.306,18	31789
CAMPANIA	11,07	99.939.750,05	31409
EMILIA ROMAGNA	7,38	79.473.139,76	30864
LAZIO	11,67	106.550.626,59	31183
LIGURIA	4,08	37.718.452,50	32211
LOMBARDIA	17,36	165.294.016,70	30268
MARCHE	2,17	22.041.580,52	31118
MOLISE	0,71	8.844.393,78	31207
PIEMONTE	9,83	97.602.680,41	31930
PUGLIA	8,09	80.083.539,91	31601
TOSCANA	8,83	88.911.082,60	30938
UMBRIA	2,03	20.817.019,56	31068
VENETO	8,27	84.478.873,30	30622
Totale	100	974.667.072,30	

Fonte: decreto n. 388 del 19 dicembre 2019 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Nel 2020, con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (n. 121 del 18 marzo 2020 e n. 540 del 3 dicembre 2020) sono stati rispettivamente anticipati e assegnati a saldo i seguenti importi:

Tabella 3 - importi anticipati e assegnati a saldo 2020

Regioni	%	Riparto del 100% fondo 2020	Riparto del fondo 2020 con pir 2018-2019 congelato	Anticipazione 80% D.I. n. 121 del 10 marzo 2020	saldo 2020
valori in euro					
ABRUZZO	2,69	131.228.789,33	129.456.877,97	104.863.690,61	24.593.187,36
BASILICATA	1,55	75.051.396,30	74.594.111,84	60.423.316,15	14.170.795,69
CALABRIA	4,280	208.795.248,46	205.975.999,16	166.846.318,15	39.129.681,01
CAMPANIA	11,07	540.038.177,67	532.746.334,27	431.539.425,67	101.206.908,59
EMILIA ROMAGNA	7,38	360.025.451,78	355.164.222,84	287.692.950,45	67.471.272,40
LAZIO	16:04	565.064.383,74	561.621.474,33	454.929.096,44	106.692.377,89
LIGURIA	01:55	199.038.461,15	196.350.952,47	159.049.761,22	37.301.191,24
LOMBARDIA	08:38	846.889.138,60	835.454.052,65	676.741.140,89	158.712.911,76
MARCHE	2,17	105.861.142,33	104.431.756,58	84.592.642,61	19.839.113,97
MOLISE	0,71	34.636.594,95	34.168.915,75	27.677.777,08	6.491.138,67
PIEMONTE	9,83	479.546.096,34	473.071.044,79	383.200.772,75	89.870.272,04
PUGLIA	8,09	394.662.046,73	389.333.138,59	315.370.727,52	73.962.411,07
TOSCANA	8,83	430.762.159,79	424.945.811,34	344217988,1	80.727.823,21
UMBRIA	2,03	98.293.119,02	97.694.223,90	79135052,77	18.559.171,13
VENETO	8,27	403.443.155,31	397.995.680,61	322.387.628,75	75.608.051,86
		4.873.335.361,50	4.249.458.113,42	3.898.668.289,20	914.336.307,89

Fonte: decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 121 del 18 marzo 2020 e n. 540 del 3 dicembre 2020

Nel 2021, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (n. 72 del 9 febbraio 2021), l'anticipazione dell'80 per cento del Fondo, concessa alle Regioni a Statuto ordinario, è stata complessivamente pari a euro 3.898.668.289,60. Nella seguente tabella gli importi spettanti alle Regioni in base alle rispettive percentuali:

Tabella 4 - Riparto delle risorse finanziarie da attribuire alle regioni a statuto ordinario a titolo di anticipazione per l'anno 2021 pari all'ottanta per cento dello stanziamento del "Fondo nazionale" al netto dell'importo destinato alla banca dati e del sistema informativo pubblico.

REGIONI	PERCENTUALI DI RIPARTO	RISORSE DA EROGARE ALLE REGIONI A TITOLO DI ANTICIPAZIONE 2021	INCREMENTO /DECREMENTO INERENTI AL PIR	ASSEGNAZIONE DEFINITIVA DELL'ANTICIPAZIONE 2021
valori in euro				
ABRUZZO	2,69%	104.863.690,62		104.863.690,62
BASILICATA	1,55%	60.423.316,16		60.423.316,16
CALABRIA	4,28%	166.846.318,16		166.846.318,16
CAMPANIA	11,07%	431.539.425,72	53.947,26	431.593.372,98
EMILIA ROMAGNA	7,38%	287.692.950,48		287.692.950,48
LAZIO	11,67%	454.929.096,49	-218.869,93	454.710.226,56
LIGURIA	4,08%	159.049.761,24	15.203,94	159.064.965,18
LOMBARDIA	17,36%	676.741.140,96	94.543,68	676.835.684,64
MARCHE	2,17%	84.592.642,62		84.592.642,62
MOLISE	0,71%	27.677.777,08		27.677.777,08
PIEMONTE	9,83%	383.200.772,79	14.717,29	383.215.490,08
PUGLIA	8,09%	315.370.727,56		315.370.727,56
TOSCANA	8,83%	344.217.988,17	34.510,69	344.252.498,86
UMBRIA	2,03%	79.135.052,77		79.135.052,77
VENETO	8,27%	322.387.628,79	5.947,07	322.393.575,86
TOTALE	100%	3.898.668.289,61	0,00	3.898.668.289,61

Fonte: decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 72 del 9 febbraio 20

Del saldo relativo al 2021, disposto con decreto del MIMS n. 373 del 20 dicembre 2021, è stato autorizzato l'impegno e il contestuale pagamento a favore delle Regioni secondo quanto riportato nella tabella seguente:

Tabella 5 - impegno e contestuale pagamento a favore delle Regioni

REGIONI	IMPORTO DA EROGARE	N° CONTI DI TESORERIA
valori in euro		
ABRUZZO	27.988.315,00	31195
BASILICATA	15.071.051,82	31649
CALABRIA	43.156.436,41	31789
CAMPANIA	102.218.226,35	31409
EMILIA-ROMAGNA	80.372.860,17	30864
LAZIO	104.608.144,88	31183
LIGURIA	38.436.816,29	32211
LOMBARDIA	164.188.587,03	30268
MARCHE	22.291.992,62	31118
MOLISE	8.554.643,73	31207
PIEMONTE	96.941.958,19	31930
PUGLIA	81.515.864,09	31601
TOSCANA	85.668.644,28	30938
UMBRIA	20.226.020,04	31068
VENETO	83.427.511,50	30522
TOTALE	974.667.072,40	

Fonte: decreto del Mims n. 373 del 20 dicembre 2021

Con decreto del MIMS dell'11 aprile 2022 è stato autorizzato l'impegno, per l'esercizio finanziario 2022, della somma di euro 1.591.459.315,68, da attribuire a titolo di anticipazione pari all'80 per cento dello stanziamento del Fondo limitatamente ai mesi da gennaio ad aprile 2022, a favore delle Regioni a statuto ordinario, nonché autorizzato il pagamento secondo le quote di seguito riportate:

Tabella 6 - impegno e contestuale pagamento a favore delle Regioni

REGIONI	impegno e contemporaneo pagamento da gennaio a marzo 2022	N° CONTI DI TESORERIA
valori in euro		
ABRUZZO	42.805.974,99	31195
BASILICATA	24.665.152,88	31649
CALABRIA	68.107.647,95	31789
CAMPANIA	176.156.930,55	31409
EMILIA-ROMAGNA	117.437.953,70	30864
LAZIO	185.704.731,67	31183
LIGURIA	64.925.047,57	32211
LOMBARDIA	276.249.712,23	30268
MARCHE	34.531.214,03	31118
MOLISE	11.298.231,32	31207
PIEMONTE	156.424.808,25	31930
PUGLIA	128.736.185,02	31601
TOSCANA	140.511.806,39	30938
UMBRIA	32.303.393,77	31068
VENETO	131.600.525,36	30522
TOTALE	1.591.459.315,68	

Fonte: decreto del Mims del 11 aprile 2022

I nuovi criteri di ripartizione introdotti dal d.l. n. 50/2017 (art. 27, c. 2), ma la cui applicazione è stata posticipata dalla normativa sopra indicata, segnano il superamento della ripartizione delle risorse in base alla spesa storica sostenuta delle regioni a favore di una ripartizione basata sui costi standard in ragione della quale:

- il dieci per cento dell'importo del Fondo è assegnato alle regioni sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento degli stessi tra il 2014 e l'anno di riferimento, rilevato dall'Osservatorio per il trasporto pubblico locale; è inoltre previsto che tale percentuale sia incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del Fondo;
- il dieci per cento dell'importo del Fondo è assegnato per il primo anno alle regioni in base al criterio dei costi standard con un incremento della percentuale negli anni successivi di un ulteriore cinque per cento fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del Fondo;
- il residuo ottanta per cento del Fondo suddiviso secondo le percentuali regionali di cui alla tabella allegata al decreto dell'11 novembre 2014²⁰ e che, a regime, è previsto sia suddiviso sulla base dei livelli adeguati di servizio²¹ che sostituiscono le predette percentuali regionali, comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso.

La legge di bilancio 2018 (legge 205 del 2017 c. 74) come modificata dal d.l. n. 124 del 2019 ha inoltre previsto che nella ripartizione del Fondo si tenga annualmente conto delle variazioni per ciascuna Regione in incremento o decremento, rispetto al 2017, dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalla società Rete ferroviaria italiana Spa, con decorrenza dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti²². Tali variazioni sono determinate a preventivo e consuntivo rispetto al riparto di ciascun anno e sono soggette a verifica consuntiva ed eventuale conseguente revisione in sede di saldo a partire dall'anno 2020 a seguito di apposita certificazione resa, entro il mese di settembre di ciascun anno, da parte delle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario al Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, per il tramite dell'Osservatorio, nonché alle Regioni, a pena della sospensione dell'erogazione dei corrispettivi di cui ai relativi contratti di servizio con le Regioni.

²⁰ Decreto del Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 486 del 11 novembre 2014.

²¹ Con decreto del Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza Unificata e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, sono definiti i criteri con cui le regioni a statuto ordinario determinano i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici, privilegiando soluzioni innovative e di minor costo per fornire servizi di mobilità nelle aree a domanda debole. Le regioni provvedono alla determinazione dei suddetti adeguati livelli di servizio e, contestualmente, ad una riprogrammazione dei servizi anche modificando il piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.

²² L'Autorità di regolazione dei trasporti ha definito, con delibera n. 96 del 2015, i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria prevedendo con le successive delibere n. 28, 31, 62, 72 e 84 del 2016 specifiche modalità applicative. Infine, con delibera n. 75 del 2016 la medesima Autorità ha ritenuto conforme ai criteri della originaria delibera n. 96 del 2015 il nuovo sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale presentato il 30 giugno 2016 da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (RFI), gestore della rete ferroviaria nazionale.

8 Gli strumenti di pianificazione e programmazione del trasporto pubblico in Emilia-Romagna

Il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione Emilia-Romagna è il Piano Regionale Integrato dei Trasporti - PRIT, definito dalla legge regionale n. 30/1998 (art. 5), con cui la Regione stabilisce indirizzi e direttive per le politiche regionali sulla mobilità e fissa i principali interventi e le azioni prioritarie da perseguire in tale ambito di intervento.

A partire dall'approvazione del PRIT98, la Regione ha definito ed elaborato alcuni strumenti a supporto delle decisioni di pianificazione ed in particolare il modello della mobilità regionale, capace di considerare, oltre agli aspetti di trasporto in senso stretto, anche le relative connessioni ambientali ed economiche.

Il piano attualmente vigente è il PRIT 2025, approvato con delibera di Assemblea regionale n. 59 del 23 dicembre 2021 (pubblicata sul BUR n. 379 del 31 dicembre 2021), che pone come direttiva agli enti locali di recepire, nei propri strumenti di pianificazione e atti di programmazione, le strategie e gli indirizzi fissati nel medesimo piano.

IL PRIT 2025 è un aggiornamento del PRIT98, il cui impianto generale rimane valido prevedendo, il nuovo piano, di completare le opere non ancora concluse, verificandone la loro attualità e procedendo a revisioni e modifiche.

La pianificazione di ogni livello deve definire un assetto territoriale capace di integrare il sistema insediativo e territoriale con quello delle reti di mobilità, indirizzando la "domanda di mobilità" verso un modello co-modale, favorendo l'integrazione delle reti, valorizzando le prestazioni, minimizzando l'impatto ambientale. Al tempo stesso, tuttavia, il PRIT 2025 si propone con alcune sostanziali novità rispetto al precedente, sottolineando in maniera più marcata sia il rapporto con lo strumento di pianificazione urbana sia l'approccio a una mobilità con un paradigma strategico nuovo, che non si limiti a fornire risposte infrastrutturali o di servizi alla crescita dei flussi di trasporto ma assicuri il soddisfacimento dei bisogni di mobilità non puntando a "muovere i veicoli" quanto, piuttosto, a garantire corretti livelli di accessibilità alle persone (e alle merci), in una logica che riduca la necessità di spostamenti, li ottimizzi, indirizzandoli verso modalità più sostenibili.

Il PRIT 2025 punta alla massima integrazione della rete e dei nodi all'interno di una gerarchizzazione funzionale che si articola in diversi livelli:

-il **primo livello** consente le relazioni nazionali e internazionali²³ in cui assumono importanza i tre corridoi plurimodali della "dorsale centrale" (costituito dall'autostrada A1, dal nodo autostradale-tangenziale di Bologna e dalla rete dell'alta velocità ferroviaria in affiancamento a quella storica), il corridoio "Adriatico" (costituito dalla A14, A14 diramazione Ravenna, dalla SS16 Adriatica, dalla linea ferroviaria adriatica e dal Porto di Ravenna), il corridoio "Tirreno-Brennero" (costituito dalle autostrade A22 del Brennero e A15 della Cisa, dall'asse ferroviario del Brennero, dalla linea ferroviaria Parma-La Spezia - Tibre ferroviario-). Tali corridoi includono come nodi principali l'aeroporto e la stazione ferroviaria di Bologna, la stazione Medio Padana di Reggio Emilia, il Porto di Ravenna e, per la logistica, gli interporti di Bologna e di Parma, gli scali di Marzaglia-Dinazzano e Le Mose di Piacenza;

²³ Tale livello ricomprende quanto previsto (nodi e assi) nel quadro comunitario (reti TEN-T) e dai piani nazionali quali il Piano Nazionale degli Aeroporti, il Piano dei Porti e della Logistica, la rete ferroviaria nazionale, le ciclovie individuate dal sistema nazionale delle ciclovie turistiche.

- **il secondo livello** è quello delle relazioni regionali, rivolto principalmente all'accessibilità delle grandi aree urbane, dei distretti industriali e, in generale, dei principali poli attrattivi. Si tratta di una rete in grado di garantire gli spostamenti di media distanza;

- **il terzo livello** è quello del sistema della mobilità locale, dato dai collegamenti interprovinciali e intercomunali.

In generale il PRIT 2025 indica comunque come prioritarie la valorizzazione dell'asset infrastrutturale esistente, che deve garantire sicurezza e qualità, e la continuità dei programmi per il mantenimento dell'efficienza della rete.

I diversi livelli della pianificazione vanno quindi integrati in un unico quadro di coerenza strategica, che descriva le modalità del perseguimento degli obiettivi relativi al sistema della mobilità. In particolare:

- le Aree Vaste o Province e l'Area metropolitana recepiscono, nella redazione dei loro strumenti, il quadro infrastrutturale e gli aspetti strategici del sistema della mobilità indicati dal PRIT 2025, specificando quanto sarà eventualmente sviluppato e approfondito nei propri Piani settoriali della mobilità;
- i Comuni, preferibilmente in maniera associata o comunque tenendo conto degli effetti non solo locali, specificano tali contenuti nei propri strumenti di pianificazione.

Il PRIT 2025, il cui obiettivo fondamentale è il riequilibrio verso forme di mobilità collettiva o non motorizzata sia in ambito urbano che extraurbano, prevede una riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico basata sullo schema regionale STRIP (Sistema di Trasporto Regionale Integrato Passeggeri) orientato a un sostanziale recupero di competitività del mezzo pubblico rispetto a quello privato individuale e caratterizzato da una rete di servizi ferroviari regionali, metropolitani, di bacino e da una sub-rete di autolinee su gomma coordinate con i predetti servizi, i cui snodi fondamentali sono le stazioni ferroviarie, punto di integrazione del sistema di trasporto pubblico e di interscambio e accessibilità per il trasporto privato.

Il Consiglio regionale adotta, ogni tre anni, un atto di indirizzo generale per la programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale, anche in attuazione del PRIT e tenendo conto della programmazione locale, di bacino o di area metropolitana²⁴.

²⁴ Con deliberazione assembleare n. 52 del 14 settembre 2021, la Regione ha approvato l'“Atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e della mobilità sostenibile per gli anni 2021-2023”.

9 La pianificazione di livello provinciale

Strumenti settoriali di livello provinciale o di area vasta, previsti dall'art. 6 della L.r. n. 30/1998 sono:

- i **piani di bacino** (PdB), sostanzialmente finalizzati, ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. n. 422 del 1997, alla definizione della rete e alla programmazione del TPL anche per ambiti sovra provinciali;
- i **piani urbani della mobilità di area vasta** (PUMAV), piani di medio-lungo periodo redatti o aggiornati entro 2 anni dall'approvazione del PRIT 2025, orientati in via prioritaria a promuovere l'intermodalità e l'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto passeggeri e merci, a individuare target territoriali, a definire le azioni da porre in essere per le varie modalità di trasporto, ponendo attenzione alla sostenibilità del sistema. I PUMAV rappresentano riferimento cui i piani della mobilità comunale devono conformarsi.

10 I piani di livello comunale e metropolitano: Pums e Put

Strumenti di pianificazione di livello comunale e metropolitano ai sensi del d.lgs. n. 285 del 1992 e dell'art. 7 della legge regionale n. 30 del 1998 sono i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)²⁵ e i Piani Urbani del Traffico (PUT), approvati secondo quanto previsto dagli artt. 6 e 7 della l.r. n. 30 del 1998. Il PUMS, in particolare, è uno strumento di pianificazione che adotta una visione di sistema della mobilità urbana volto a obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica tramite azioni dirette a migliorare l'efficacia e l'efficienza della mobilità e la sua integrazione con i piani territoriali (di cui può costituire variante). Obiettivi minimi dei PUMS sono, fra gli altri:

- il rinnovo/potenziamento del parco autobus e filobus regionale a basso impatto ambientale;
- il miglioramento dell'attrattività del trasporto pubblico locale anche attraverso l'incremento delle corsie preferenziali e la fluidificazione del traffico;
- il potenziamento dello spostamento in bici, delle piste ciclo-pedonali in ambito urbano e promozione dei percorsi sicuri casa/scuola/casa-lavoro.
- la riqualificazione delle fermate del TPL anche nei punti di interscambio modale ferro-gomma-bici per consentire il superamento delle barriere architettoniche e migliorarne l'accessibilità;
- lo sviluppo dell'intermodalità articolata sulle stazioni ferroviarie ad integrazione e complementarità delle altre forme di mobilità (TPL, *bike sharing*, *Mi muovo in bici*, *car sharing*, *car pooling*, parcheggi di interscambio, ciclabilità).

Il piano urbano del traffico (PUT) è invece uno strumento di breve periodo che, senza previsione di significativi interventi strutturali, stabilisce politiche di razionalizzazione dei percorsi, creazione di corsie riservate al TPL, promozione di mezzi alternativi all'auto privata o al mezzo pubblico tradizionale ove non economicamente sostenibile (bus a chiamata, ricorso a taxi o noleggio, car e bike sharing etc). Il Codice della strada (d.lgs. n. 285 del 1992) individua i comuni tenuti alla sua adozione ma, ad oggi, molti comuni ne sono ancora privi e solo alcuni dei piani approvati sono stati messi in atto e/o aggiornati a dispetto della loro importanza, rappresentando la loro approvazione il presupposto per l'erogazione di finanziamenti a favore della mobilità locale da parte della Regione Emilia-Romagna e delle Province nonché, per la parte legata alla premialità, dei contributi al TPL.

²⁵ Con il decreto 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'art. 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257", il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) è intervenuto per favorire l'applicazione omogenea e coordinata dei PUMS su tutto il territorio nazionale. Pertanto, le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con più di 100.000 abitanti devono predisporre e adottare i PUMS con orizzonte temporale decennale da aggiornarsi con cadenza quinquennale.

11 Ambito oggettivo d'indagine: il trasporto su gomma e il trasporto su ferro

Oggetto dell'indagine avviata è in particolare, come evidenziato, la finalizzazione dei finanziamenti, con risorse del PNRR e del Fondo Complementare, alla realizzazione di progetti riguardanti il trasporto pubblico locale di persone su gomma e su ferro, in linea con la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico, oggetto del piano regionale integrato dei trasporti (PRIT 2025), basato, principalmente, sul sistema di trasporto regionale integrato passeggeri (STRIP), caratterizzato da una rete di servizi ferroviari regionali, metropolitani e di bacino, e su una sub-rete di autolinee su gomma coordinati con tali servizi.

L'indagine verterà quindi sulla gestione dei finanziamenti ottenuti per i progetti selezionati in tale ambito, partendo dall'evidenziazione, contenuta nella presente deliberazione, degli importi assegnati agli enti territoriali per l'attuazione del PNRR e del Piano degli investimenti complementari e proseguendo, in prospettiva, col dare evidenza dei relativi flussi finanziari²⁶ e del rispetto dei cronoprogrammi procedurali e finanziari fino alla messa a terra dei progetti medesimi.

11.1 Le articolazioni dell'ambito oggettivo d'indagine: l'infrastruttura stradale²⁷

L'infrastruttura stradale in Emilia-Romagna è articolata su diversi livelli integrati fra loro, destinati gli uni ad assolvere a funzioni di mobilità ad ampio raggio (cd. **Grande Rete**), gli altri a servizi di trasporto

²⁶ Sul fronte finanziario, le amministrazioni titolari di interventi dispongono i pagamenti in favore dei destinatari finali delle risorse ovvero i trasferimenti in favore delle altre amministrazioni/enti responsabili dell'attuazione dei singoli progetti. **Per i progetti del PNRR alla cui attuazione provvedono le regioni, le province autonome e/o altri enti locali (province, comuni, città metropolitane, ecc.), i trasferimenti delle risorse confluiscono sui rispettivi conti di Tesoreria unica ovvero, se non intestatari di conti di Tesoreria unica, sui rispettivi conti correnti bancari/postali.**

²⁷ A partire dal 1° ottobre 2001, con i **D.P.C.M. attuativi della Legge n. 59/97 (Bassanini)**, sono stati trasferiti dall'ANAS alle Province dell'Emilia-Romagna 2.000 km di strade (mentre circa 1.000 km sono rimasti di competenza statale), e sono stati anche individuati i beni, le risorse finanziarie e umane da trasferire per fare fronte alle nuove competenze, lasciando a ciascuna Regione, nell'ambito della propria autonomia, la decisione sulle modalità di gestione della rete stradale e sulle risorse. La nostra Regione, a seguito di un ampio confronto con le Province, ha deciso di trasferire alle stesse il demanio stradale. Successivamente lo Stato, tramite il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, ha avviato un confronto con tutte le Regioni volto a una revisione della rete stradale di interesse nazionale. Il piano "Rientro Strade", avviato dall'ANAS di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la riorganizzazione e l'ottimizzazione della gestione della rete viaria, ha l'obiettivo di ritrasferire nelle competenze ANAS alcune strade provinciali, oggetto del passato trasferimento dallo Stato alle Regioni o direttamente alle Province, come nel caso della Regione Emilia-Romagna. Lo scopo principale di questo passaggio è di garantire la continuità territoriale degli itinerari di valenza nazionale che attraversano le varie regioni, evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade e dei trasporti. L'iter di revisione della rete stradale di interesse nazionale ricadente nel territorio della regione Emilia-Romagna è iniziato nel 2017. Sono stati effettuati numerosi incontri con le Province e la Città Metropolitana di Bologna allo scopo di effettuare una ricognizione e, accogliendo le relative posizioni, condividere una possibile proposta di revisione della rete. Con DGR n. 1733/2018 la Regione ha assentito alla revisione della rete così come condivisa con gli enti interessati. Nel novembre 2018 è stata sancita l'intesa in Conferenza Unificata sul D.P.C.M. recante: "Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto". Il 21 novembre 2019 è stato approvato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, recante "Revisione della rete stradale di interesse nazionale relativo alle Regioni Emilia-Romagna, Liguria, Toscana e Veneto" con registrazione della Corte dei Conti avvenuta il 5/12/2019 e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale n. 22 del 28/01/2020, data da cui ne decorre l'efficacia. Per quanto riguarda l'Emilia-Romagna è prevista la classificazione a statale delle strade nei territori di Piacenza, Parma, Reggio E., Modena, Ferrara, Bologna, Forlì-Cesena e Rimini. A seguito della pubblicazione del Decreto in Gazzetta ufficiale, l'effettiva stipula del verbale di consegna delle strade non si è potuta perfezionare nel corso del 2020 per

di medio-breve raggio (**Rete di Base principale**) e di trasporto più locale (**Rete di Base Locale**). Gli assi facenti parte della Grande Rete (alcuni previsti o in fase di realizzazione) sono diversi tratti autostradali e alcune strade statali, gli assi costituenti la Rete di Base Principale includono altre strade (ex statali o provinciali) generalmente organizzate a singola carreggiata con presenza di accessi laterali.

La Regione nel Prit2025 dà atto che nel corso di validità del Prit98 vi è stato un importante sforzo economico-finanziario che “ha prodotto un complessivo miglioramento della rete - di base - esistente ed un suo rafforzamento attraverso la realizzazione di nuove opere. Circa il cinquanta per cento degli interventi è stato orientato alla riqualificazione della sede stradale avendo come obiettivo, oltre alla fluidificazione dei traffici e alla manutenzione straordinaria, anche la loro messa in sicurezza con l'adeguamento, per esempio, dei ponti o la realizzazione di intersezioni con eliminazione dei punti di conflitto. La parte rimanente degli interventi realizzati ha avuto come obiettivo il miglioramento delle condizioni di accessibilità urbana, il potenziamento della rete con nuovi tronchi di collegamento o il ripristino in seguito a eventi naturali”. Il PRIT 2025 con riguardo a tale rete prevede una serie di interventi di riqualificazione e potenziamento nel rispetto, fra gli altri, dei seguenti obiettivi:

- assicurare il corretto livello di funzionalità dell'infrastruttura esistente attraverso, tra l'altro, adeguati standard di manutenzione ordinaria e straordinaria;
- migliorare il livello di servizio della domanda esistente, nel rispetto delle componenti di traffico presenti (mobilità motorizzata individuale, trasporto pubblico, mobilità non motorizzata);
- migliorare l'inserimento ambientale e la compatibilità urbanistica delle infrastrutture esistenti e di nuova costruzione.

11.2 La rete ferroviaria regionale e il materiale rotabile

Sul fronte del trasporto su ferro, appare allo stesso modo utile, sempre ai fini della perimetrazione dell'indagine, evidenziare che la pianificazione dei servizi ferroviari effettuata dalla Regione ha previsto l'attuazione di investimenti oltre che sull'infrastruttura, che si estende sul territorio della regione Emilia-Romagna per complessivi 1.400 km, di cui circa 1.050 di competenza statale²⁸ e più di 350 di competenza regionale, anche per l'acquisizione di nuovo materiale rotabile.

La gestione delle linee ferroviarie regionali nonché l'attuazione delle politiche di investimento destinate al potenziamento, all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e delle sue dotazioni tecnologiche è affidata a Ferrovie Emilia Romagna - FER S.r.l., società in house della Regione che, nella messa in atto di tali politiche, persegue, fra gli altri, l'obiettivo di potenziamento e ammodernamento della rete esistente nonché il miglioramento della qualità delle stazioni, delle fermate nel territorio regionale e delle condizioni di sicurezza.

Nel perseguimento di tali obiettivi la Regione è impegnata direttamente con consistenti risorse, proprie o trasferite dallo Stato, e la realizzazione degli interventi è definita sulla base di piani poliennali, disciplinati da contratti di programma con FER srl, ai sensi della l.r. 30/98 e successive modificazioni. La gestione dei servizi da parte delle imprese ferroviarie è, d'altra parte, regolata mediante contratti di servizio. Uno dei principali fattori qualificanti il nuovo affidamento della gestione del servizio è la

l'esigenza manifestata da ANAS di procedere a delle verifiche ispettive delle opere d'arte presenti su tali strade. Per cui la sottoscrizione è stata rinviata ai primi mesi del 2021.

²⁸ La gestione della Rete statale è affidata a RFI (Rete Ferroviaria Italiana) S.p.A., la società del Gruppo FS incaricata di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria.

Indagine, nell'ambito del PNRR, sui piani e i programmi per il potenziamento dell'offerta del servizio di trasporto pubblico

completa sostituzione della flotta con materiale rotabile di nuova generazione a cura dell'operatore ferroviario.

12 Ambito soggettivo: i soggetti attuatori

I soggetti attuatori²⁹, selezionati in questo avvio d'indagine, coincidono con le Amministrazioni territoriali e, fra queste, come in precedenza ricordato, sono state in particolare selezionate la Regione, la Città metropolitana, le Province, i Comuni (capoluogo di Regione, capoluoghi di provincia e i Comuni con più di 15.000,00 abitanti) per lo stretto legame di tali amministrazioni con il territorio sui cui i progetti legati al TPL insistono e per la rilevante incidenza territoriale delle risorse PNRR nonché delle misure del Piano Nazionale Complementare riconducibili alle "Infrastrutture per la mobilità sostenibile" e per la "Inclusione e coesione" che vedono il coinvolgimento, fra tutti gli enti territoriali attuatori del PNRR, di Regioni e Comuni, oltre che di Autorità portuali.

12.1 La Regione

Con nota del 9 maggio 2022 (prot. Cdc 2288) il Direttore Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente ha riportato sinteticamente le risorse, a valere sul PNRR o sul Fondo Complementare al PNRR, assegnate alla Regione Emilia-Romagna per l'attuazione di progetti e investimenti relativi all'oggetto d'indagine.

A) Trasporto pubblico locale

Nel d.m. n. 315/2021 del MIMS il riparto tra le Regioni e Province Autonome di Trento e Bolzano delle risorse pari a 600 milioni di euro a valere sull'art. 1, c. 2, lettera c), punto 1 del Decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, vede assegnati all'Emilia-Romagna le seguenti risorse:

Euro 30.189.149,00, ripartiti sul territorio regionale, come nel prosieguo indicato, per acquisto di autobus per i servizi extraurbano e suburbano, in attuazione dell'investimento compreso nell'ambito della:

Missione 2, Componente 2 del PNRR.

La Regione ha ripartito tali risorse,³⁰ per l'attuazione del piano di investimento, sul territorio regionale in base alla popolazione residente (peso 25 per cento), passeggeri trasportati/anno (peso 25 per cento) e numero dei mezzi circolanti nel territorio (peso 50 per cento), nell'ottica di perseguimento dei seguenti obiettivi:

- massimizzare il rinnovo del parco autobus regionale, che ancora ha un'età media elevata e un'alta percentuale di mezzi inquinanti sul totale;
- realizzare un rinnovo che interessi tutte le linee extraurbane o suburbane di TPL su gomma, attraverso acquisti di mezzi con tecnologia idonea e in coerenza con le previsioni del d.m. n. 315/2021, anche per i territori a domanda più debole e territori di aree fragili.

Nella tabella seguente è indicata la ripartizione, sul territorio regionale, delle risorse assegnate alle Agenzie per la Mobilità, in qualità di soggetti affidatari dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale su gomma nei rispettivi territori provinciali, le quali definiscono i piani di acquisto del materiale rotabile da attuare con le medesime risorse:

²⁹ Per l'identificazione dei soggetti attuatori - se pubblici - occorre in generale fare riferimento alle Amministrazioni di cui all'elenco S13 dell'ISTAT.

³⁰ La ripartizione è stata disposta con Delibera di Giunta n. 1405 del 13 settembre 2021 ad oggetto "Piano Nazionale Investimenti Complementari al PNRR - d.m. n. 315/2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Acquisto Autobus per i Servizi Extraurbano e Suburbano".

Tabella 7 - ripartizione, sul territorio regionale, delle risorse assegnate alle Agenzie per la Mobilità

TERRITORIO	% DI RIPARTO AI TERRITORI	RISORSE
valori in euro		
BOLOGNA	33,82	10.209.550,87
FORLI-CESENA	8,02	2.422.161,31
FERRARA	7,84	2.368.135,29
MODENA	12,4	3.741.986,16
PARMA	10,43	3.147.581,02
PIACENZA	5,47	1.652.315,75
RAVENNA	6,5	1.961.936,43
REGGIO EMILIA	8,93	2.696.187,98
RIMINI	6,59	1.989.294,18
tot.risorse R.E-R	100	30.189.148,99

Fonte: Regione Emilia- Romagna - delibera di Giunta n. 1405 del 13 settembre 2021

La Regione ha evidenziato come la percentuale massima di cofinanziamento pubblico dei mezzi sia stata posta in una quota pari all'80 per cento essendo la rimanente quota del 20 per cento assicurata dalle aziende di TPL della Regione titolari di contratto per il servizio di trasporto pubblico locale e attuatrici dei piani di investimento, come previsto dalla citata Delibera di Giunta.

Si riporta per ragioni di sintesi lo schema trasmesso dall'Amministrazione regionale riepilogativo dei dati relativi al finanziamento in questione:

Tabella 8 - riepilogo dei dati relativi al finanziamento della Regione

valori in euro	
Risorse assegnate alla Regione	30.189.149,00
Risorse erogate dal MIMS alla Regione a titolo di anticipazione (quota 2022 dell'anticipazione complessiva pari 20% del totale assegnato)	3.125.583,23
Ministero erogante	MIMS
Nome dell'investimento	Acquisto Autobus per i Servizi Extraurbano e Suburbano
Missione e componente PNRR	PNC-M2C2
CUP	E90J21000010009 -CUP PARMA C10J21000030009- CUP ROMAGNA H20J21000050009- CUP BOLOGNA, FERRARA H20J21000060009- CUP BOLOGNA, FERRARA H20J21000070009- CUP MODENA, REGGIO EMILIA, PIACENZA
MILESTONE	stipula contratti: 30/9/2022; Fornitura al 50%: 31/12/2024
TARGET FINALE	fornitura al 100% : 31/12/2026
TIPOLOGIA DI RISORSA	aggiuntive ai piani di investimento già in corso con risorse statali e cofinanziamento aziende

Fonte: dati forniti da Regione Emilia-Romagna

B) Rinnovo treni regionali

Nel d.m. n. 319/2021 del MIMS il riparto tra le Regioni e Province Autonome di Trento e Bolzano delle risorse pari a 800 milioni di euro, per il rinnovo delle flotte del servizio pubblico regionale ferroviario

con l'acquisto di treni a combustibile pulito, per il periodo 2021 - 2026 vede assegnato dal MIMS all'Emilia-Romagna il seguente importo:

Euro 21.415.154,54 per il rinnovo delle flotte del servizio pubblico regionale ferroviario, CUP I40F21000000001,

nell'ambito della seguente missione del PNRR:

Missione 2, Componente 2, Investimento 4.4.2

Traguardi

Stipula Contratti entro il 30 giugno 2023;

almeno 1 treno entro il 31 dicembre 2024.

Obiettivo (target) finale

Fornitura completa entro il 31 giugno 2026.

La Regione ha inoltre specificato che l'indicato importo è aggiuntivo a piani di investimento già in corso e integrativo dei finanziamenti previsti dal d.m. 164/2021 MIMS del 21 aprile 2021 che ha assegnato all'ente le ulteriori risorse qui di seguito evidenziate, non PNRR ma sempre per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario, pari a:

Euro 10.063.719,66³¹, assegnate alla Regione dal d.m. n. 164/2021 del MIMS e che trovano copertura in parte con il Fondo istituito dall'art. 1, c. 866, della Legge 28 dicembre 2015 e rifinanziato con Legge 30 dicembre 2020, n. 178, in parte con il Fondo Investimenti 2019 finanziato con Legge 30 dicembre 2018, n. 145, articolo 1, c. 95.

In attuazione quindi del d.m. n. 319/2021 e del d.m. n. 164/2021, la Regione ha ritenuto opportuno comporre un unico piano di investimento assegnando³² le previste risorse, per l'acquisto di complessivi cinque treni elettrici a media capacità per il servizio ferroviario regionale, a Trenitalia Tper Scarl quale attuatore del piano stesso, in qualità di soggetto gestore del servizio pubblico di trasporto ferroviario regionale in Emilia-Romagna in virtù del contratto di servizio sottoscritto in data 29 giugno 2016 con Ferrovie Emilia-Romagna S.r.l.

³¹ Detto importo trova copertura, insieme agli altri importi assegnati dal medesimo d.m. n. 164/2021 alle altre Regioni, per euro 80.000.000,00 con le annualità dal 2021 al 2030 sul Fondo istituito dall'art. 1, comma 866 della Legge 28 dicembre 2015 e rifinanziato con Legge 30 dicembre 2020, n. 178, e per euro 89.474.349 con le annualità dal 2026 al 2033 del Fondo Investimenti 2019 finanziato con Legge 30 dicembre 2018, n. 145, articolo 1, comma 95 ed iscritti sul capitolo 7248, rispettivamente sui piani di gestione 11 e 7, dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sempre per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario.

³² Con Delibera di Giunta n. 584 del 21 aprile 2022 ad oggetto "Piano Investimento per il rinnovo di materiale rotabile ferroviario per Trasporto Regionale e assegnazione a Trenitalia Tper Scarl delle risorse ripartite con Decreti del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n.319/2021 (PNRR Misura M2C2-4.4.2) e n.164/2021".

Tabella 9 -risorse attribuite a Trenitalia Tper

n° unità rotabili	costo presunto	copertura finanziaria
valori in euro		
3	18.600.000,00	DM 319/2021
1	2.815.154,54	DM 319/2021
	3.384.845,46	DM 164/2021
1	6.200.000,00	DM 164/2021
ricambi di scorta art.1 comma 4, art. 2 comma 6	479.874,20	DM 164/2021

Fonte: Regione Emilia-Romagna (relazione allegata a nota prot. 2288 del 9 maggio 2022)

C) Potenziamento ferrovie regionali

Con d.m. n. 363/2021 del MIMS - che definisce le modalità di utilizzo delle risorse³³, per gli esercizi finanziari dal 2020 al 2026, pari complessivamente a euro 1.550.000.000, previste dal Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - è stato assegnato dal MIMS all'Emilia Romagna il seguente importo:

euro 58.000.000,00 per il potenziamento, nel periodo 2021 - 2026, delle linee ferroviarie regionali e, in particolare, per la realizzazione dell'intervento di elettrificazione del corridoio ferroviario Parma-Suzzara-Poggio Rusco, CUP C36G21019230001.

L'intervento si colloca nella seguente Missione del PNRR:

Missione 3, Componente 1

Obiettivo

Completamento dell'intervento entro il 31 dicembre 2024;

Traguardo e obiettivo finale

Realizzazione di 80 km attrezzati entro il 30 giugno 2026

L'Ente ha precisato che si tratta di risorse aggiuntive a piani di investimento già in corso, finanziati con risorse statali e regionali.

D) Rafforzamento della mobilità ciclistica regionale

Con D. M. n. 4/2022³⁴, la Regione si è vista assegnare dal MIMS il seguente importo

euro 22.822.470,12 per la realizzazione, nel 2021 - 2026, dei seguenti tratti di ciclovie turistiche:

- Euro 7.882.470,12 per 20 Km della Ciclovía Vento, CUP H71B15000560002;
- Euro 11.000.000,00 per 90 km della Ciclovía Sole, CUP C92C17000200001;
- Euro 4.000.000,00 per 10 Km della Ciclovía Adriatica, CUP B81G18001030001;

tutti gli interventi rientrano nell'ambito della seguente missione del PNRR:

³³ Il d.m. destina tali risorse sono destinate alle seguenti tipologie di interventi: Interventi per la messa in sicurezza delle linee ferroviarie regionali per un importo pari a 454,27 milioni di euro; Interventi per il potenziamento delle linee ferroviarie regionali per un importo pari a 677,32 milioni di euro; Interventi per potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile per un importo pari a 278,41 milioni di euro; Interventi per il potenziamento delle linee ferroviarie e il contestuale potenziamento e/o rinnovo del parco rotabile, a cui sono state destinate risorse pari a 140 milioni di euro.

³⁴ Il d.m. n. 4/2022 del MIMS ha assegnato alle Regioni e alla Provincia Autonoma di Trento 400 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026, di cui 150 milioni di fondi statali destinati alla realizzazione entro il 30 giugno 2026 di almeno 1.235 Km aggiuntivi di ciclovie turistiche, incluse le opere di manutenzione straordinaria.

Missione 2, Componente 2, Investimento 4.1³⁵ "Rafforzamento mobilità ciclistica", sub-investimento "ciclovie turistiche".

Traguardi e obiettivi intermedi

Notifica dell'aggiudicazione dell'appalto lavori entro il 31 dicembre 2023;
almeno il 20 per cento dei lavori entro il 30 giugno 2024.

Obiettivo finale

Completamento degli interventi entro il 30 giugno 2026.

La Regione ha specificato che le indicate somme si aggiungono a finanziare piani di investimento già in corso, cofinanziati con risorse statali e regionali.

12.2 Città Metropolitana di Bologna

L'Ente, in sede istruttoria, ha comunicato (nota prot. Cdc 1919 del 29 aprile 2022) la seguente lista di bandi/avvisi nell'ambito del PNRR e del Piano Nazionale Complementare per i quali è soggetto attuatore.

Euro 7.200.000,00 (euro 11.000.000,00 alla Regione Emilia-Romagna, la Città metropolitana per la quota indicata e la Provincia di Modena per la rimanente), quali risorse integrative, rispetto alle precedenti fonti, per la "Ciclovie del Sole", CUP G51B22001410001, assegnate dal MIMS con bando/avviso pubblico di cui al decreto n. 4 del 12 gennaio 2022, a valere sul PNRR e in particolare

Missione 2, Componente 2, Investimento 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica", sub-investimento "Ciclovie turistiche"

Si tratta di un intervento già avviato; essendo, infatti, quello della Ciclovie del Sole un progetto molto esteso, le attività sono state avviate nel 2010 e si stanno sviluppando per stralci su finanziamenti e progettazioni diverse. Sono già stanziati ad oggi per Ciclovie del Sole euro 24.700.000,00 (inclusi i 7.200.000,00 euro di cui al punto precedente) finanziati da MIMS, Impresa Bonfiglioli, Accordo decarbonizzazione Aeroporto Marconi, Fondi FSC.

Euro 515.000,00 per il nuovo intervento di miglioramento dell'accessibilità al Centro Ricerche Brasimone ENEA dalla rete autostradale, CUP C17H22001110006, in base al bando/avviso di cui al decreto del Ministero dell'Interno del 6 dicembre 2021 ai sensi del quale "per il periodo 2022-2026 le Città Metropolitane, in attuazione della linea progettuale 'Piani Integrati - M5C2 - Investimento 2.2' nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, individuano i progetti finanziabili per investimenti in progetti relativi a Piani Urbani Integrati, con valore non inferiore a 50 milioni di euro, e nel limite massimo delle risorse assegnate dall'Allegato 1 dell'articolo 21, c. 3, decreto legge n. 152/2021".

Missione 5 "Inclusione e coesione", Componente "Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore".

In ordine a tale finanziamento la Sezione evidenzia che obiettivo dell'indicata linea progettuale è di rigenerare, rivitalizzare e migliorare le periferie delle Città Metropolitane creando nuovi servizi per i

³⁵ L'investimento 4.1" Rafforzamento mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie)" è teso a costruire almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane e almeno 235 km aggiuntivi di piste ciclabili in altre zone d'Italia. Le piste ciclabili urbane e metropolitane devono essere realizzate nelle 40 città che ospitano le principali università, da collegare a nodi ferroviari o metropolitani

cittadini, riqualificando l'accessibilità e le infrastrutture logistiche, allo scopo di trasformare le grandi aree urbane in smart city e realtà sostenibili.

Milestone/target

Il DM del 6 dicembre 2021, che rimanda ai milestone e ai target indicati per la misura di investimento "Piani Integrati" - M5C2 - Investimento 2.2 del PNRR, ha definito criteri per la presentazione, da parte delle Città metropolitane, entro il termine perentorio del 16.03.2022, del Piano degli investimenti per i progetti che si intendono realizzare e l'approvazione, da parte del Ministero, dei medesimi piani di investimento per i progetti di rigenerazione urbana presentati dalle Città metropolitane. La verifica dell'effettivo conseguimento prevede: i) la pubblicazione del Decreto ministeriale di approvazione dei Piani; ii) l'esame dei singoli Piani di investimento che dovranno contenere tutte le azioni necessarie a realizzare l'obiettivo di rigenerare le aree urbane metropolitane, attraverso la riqualificazione delle zone degradate, il miglioramento del decoro urbano e sociale e del profilo digitale, nel rispetto del principio di "non arrecare un danno significativo" (cd. *DNSH*).

Il cronoprogramma degli interventi a titolarità del Ministero³⁶ dell'Interno prevede per gli investimenti rientranti nella M5-C2-I2.2 i seguenti **milestone e target**:

aggiudicazione lavori pubblici delle 14 Città Metropolitane entro il terzo trimestre 2023;

una spesa di almeno il 30 per cento del costo complessivo entro il quarto trimestre 2024;

Quale target EU, il completamento delle azioni di pianificazione integrata delle città metropolitane entro il secondo trimestre 2026.

12.3 Le Province

12.3.1 Provincia di Forlì-Cesena

Con nota pervenuta il 15 aprile 2022 (prot. Cdc n. 1720), la Provincia di Forlì-Cesena ha rappresentato che le funzioni del trasporto pubblico locale (TPL) e del trasporto rapido di massa (metro e tram) sono state assegnate dall'Ente ad A.M.R. - Agenzia Mobilità Romagnola s.r.l. consortile la quale, circa i finanziamenti relativi a investimenti nel settore del trasporto pubblico locale, ha fatto espresso rinvio al d.m. n. 315 del 2 agosto 2021³⁷, che ha assegnato le risorse del fondo complementare al PNRR, nonché alla d.g.r. n. 1405/2021 del 13 settembre 2021 con la quale la Regione Emilia Romagna ha ripartito le risorse nei vari bacini, prevedendo per il bacino di Forlì Cesena i seguenti importi che, secondo quanto

³⁶<https://www.interno.gov.it/it/milestone-target-e-stato-attuazione>

³⁷ Si riporta il già citato d.m. n. 315/2021 del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili "Piano nazionale degli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) - Art. 1, comma 2, lettera c), punto 1 del Decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021 convertito in legge 01 luglio 2021, n. 101. Acquisto autobus per i servizi extraurbano e suburbano". Tale Decreto ha assegnato alle Regioni e alle Province autonome risorse pari a 600 milioni di euro e, in particolare, ha visto assegnati 30.189.149,00 di euro all'Emilia Romagna che la stessa, con d.g.r. 1405 del 13 settembre 2021, ha deliberato di ripartire come nella tabella seguente, stabilendo nell'80 per cento la percentuale massima di cofinanziamento di ciascun autobus da acquistare, anche tenendo conto di quanto disposto dall'art. 200, comma 7, del decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34 ("Decreto Rilancio"), come convertito dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77:

Sempre nella d.g.r. n. 1405 si dà atto che il complessivo Piano regionale di acquisto autobus con le risorse indicate sarà predisposto successivamente e approvato dalla giunta regionale prima dell'atto regionale di concessione ed impegno delle relative risorse e che all'assegnazione definitiva ed impegno delle risorse si provvederà con successivo atto del dirigente competente, a seguito dell'emanazione del Decreto ministeriale di impegno delle risorse e dell'approvazione del Piano regionale di acquisto autobus medesimo.

riportato dalla Provincia, saranno resi disponibili a seguito della definizione dei piani di investimento i quali risultano già trasmessi dai gestori alla Regione:

Tabella 10 – riparto delle risorse per il bacino della Provincia di Forlì-Cesena

ANNO	2022	2023	2024	2025	2026	totale
valori in euro						
importo	250.774,43	325.942,17	641.913,12	702.063,46	501.468,13	2.422.161,31

Fonte: nota di risposta alla richiesta istruttoria (prot. Cdcn.1720 del 17 maggio 2022)

12.3.2 Provincia di Ferrara

La Provincia di Ferrara, con Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro per il Sud e la coesione sociale e con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 394 del 13 ottobre 2021³⁸, è risultata assegnataria di risorse PNRR per il periodo 2021-2026 nell'ambito della:

Missione 5 "Inclusione e coesione", Componente 3 "Interventi speciali per la coesione territoriale - Fondo complementare", Investimento "Strategia nazionale aree interne - miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade".

Tale investimento punta al miglioramento e sicurezza della mobilità e dell'accessibilità, recuperando pienamente il deficit di manutenzione nella rete stradale secondaria, e ad aumentare l'accessibilità delle aree interne, definite dalla Strategia Nazionale delle Aree interne (SNAI 72 aree interne - 1.077 comuni - 2 milioni di abitanti).

Le tempistiche fissate dal Decreto n. 394/2021 sono le seguenti:

³⁸ Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro per il Sud e la coesione sociale e con il Ministro dell'economia e delle finanze, per la ripartizione ed utilizzo dei fondi previsti dal comma 2, lettera c), punto 12 e dal comma 2 quinquies, dell'articolo 1 del decreto legge n. 59 del 2021, convertito con legge 1 luglio 2021, n. 101 finalizzato ad assicurare l'efficacia e la sostenibilità nel tempo della strategia nazionale per lo sviluppo delle aree interne del Paese, con particolare riferimento alla promozione e al miglioramento dell'accessibilità delle aree interne, al finanziamento di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della rete viaria delle medesime aree anche rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico o a situazioni di limitazione della circolazione.

L'obiettivo è quello di riqualificare circa 2.000 km di strade provinciali, comprendendo le opere d'arte serventi. Circa tre quinti del territorio italiano sono classificati come area interna. Queste aree si trovano in tutta Italia da Nord a Sud e hanno caratteristiche simili: a) grande patrimonio naturale e culturale; b) distanza dai centri urbani e di servizio; e) significative opportunità di sviluppo combinando innovazione e tradizione.

La proposta di investimento, complementare a quella contenuta nel PNRR, punta al miglioramento e sicurezza della mobilità e dell'accessibilità. Infatti, le aree interne soffrono a causa del fatto che l'accessibilità nella zona è limitata esclusivamente alla rete stradale, che necessita di un intervento per garantire gli standard di sicurezza di base e le opportunità di sviluppo.

Tabella 11 - tempistiche fissate dal decreto n. 394/2021

dicembre 2021	condivisione e scelta degli interventi da parte dei Comitati Aree interne e soggetti gestori delle strade individuate
marzo 2022	Predisposizione, da parte dei Soggetti Attuatori, dei Piani operativi di intervento
settembre 2022	Predisposizione dei progetti da parte dei Soggetti Attuatori
dicembre 2022	Pubblicazione dei bandi di gara per la realizzazione degli interventi
marzo 2023	Aggiudicazione dei contratti
giugno 2023	Avvio dei lavori
giugno 2026	Conclusione dei lavori /collaudo interventi su 2.0000 km di strade

Risorse assegnate al bacino della Provincia di Ferrara:

445.800,00 euro , per il periodo 2021-2026 con la seguente esigibilità:

2021	2022	2023	2024	2025	2026
valori in euro					
297.000,00	743.000,00	446.000,00	743.000,00	1.486.000,00	743.000,00

Fonte: Decreto n. 394/2021

Amministrazione titolare dei fondi: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS). In forza delle disposizioni di cui al Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 11 ottobre 2021, tali somme sono state iscritte nel bilancio dell'ente, tenuto conto della suddetta esigibilità delle entrate e dei cronoprogrammi degli interventi, in specifici capitoli di entrata e spesa del piano esecutivo di gestione e in dettaglio:

Capitolo Entrata: 0421049 - azione 1902 "PNRR- MISS. 5 COMP. 3 - Investimento «Strategia Nazionale Aree Interne"- PNC - AREE INTERNE BASSO FERRARESE AZ. U 2395"

Capitolo Spesa: 2416040 - azione 2395 "PNRR- MISS. 5 COMP. 3 - Investimento «Strategia Nazionale Aree Interne"- PNC - AREE INTERNE BASSO FERRARESE AZ. E. 1902".

In merito agli adempimenti a carico dei soggetti attuatori per il IV trimestre 2021 e per il I trimestre 2022 la Provincia evidenzia che:

- in data 02 dicembre 2021 (e pertanto entro il termine del 31 dicembre 2021) è stata convocata l'Assemblea dei sindaci (Comitato Aree interne) dei territori interessati (comuni di Codigoro, Copparo, Goro, Jolanda di Savoia, Mesola, Riva del Po e Tresignana) per concordare l'utilizzo dei fondi;
- in data 15 dicembre 2021 con decreto del Vicepresidente n. 169 è stata approvata la programmazione degli interventi prioritari, in esito all'Assemblea dei sindaci, da trasmettere con le modalità e nei termini indicati dal decreto MIMS n. 394 del 13 ottobre 2021;
- in data 24 marzo 2022 (e pertanto entro il termine del 31 marzo 2022) l'Ente ha inviato al MIMS il piano operativo degli interventi di competenza, articolato secondo le disponibilità annuali, con indicazione dei codici unici di progetto (CUP) come di seguito riepilogato³⁹:

³⁹ La tabella riportata elenca gli interventi contenuti nel piano inviato in data 24.03.2022 al MIMS redatto ai sensi dell'art. 6 del decreto n. 394 del 13 ottobre 2021.

Gli interventi riportati nel colore nero sono quelli prioritari approvati con decreto n. 169/2021 del Vice Presidente in esito all'Assemblea dei Sindaci comportanti una spesa complessiva di euro 4.458.000,00 per il periodo 2021-2026, pari alle risorse assegnate dal MIMS con il predetto Decreto e pertanto configurano gli interventi realizzabili e inseriti nella programmazione dell'Ente (DUP, programma triennale lavori pubblici, Bilancio).

Gli interventi di colore rosso, per complessivi euro 843.200,00, sono gli interventi eventualmente attivabili, senza vincolo di finanziamento, in caso di assegnazione di ulteriori risorse qualora il Ministero reperisse ulteriori fondi. Tali interventi non sono stati né inseriti nel programma triennale dei lavori pubblici né nei documenti di programmazione finanziaria dell'Ente ma, per gli stessi, è stato redatto solo uno studio di fattibilità elaborato dall'ufficio provinciale di viabilità e richiesto il codice CUP, in quanto richiesti dal Ministero per la presentazione del piano, secondo quanto previsto all'art. 6 del Decreto "Nel predetto piano, al fine di costituire una quota di interventi attivabili, possono essere indicati senza vincolo di finanziamento ulteriori progetti, con ordine di priorità, per un valore non superiore al 20 per cento dell'importo assegnato".

Tabella 12 - piano operativo degli interventi di competenza dell'Ente, articolato secondo le disponibilità annuali, con indicazione dei codici unici di progetto (CUP)

CUP	ANNO	COMUNE	TOTALE INTERVENTO	P.	2021	2022	2023	2024	2025	2026
valori in euro										
J97h210159100	MESSA IN SICUREZZA TRATTI SP17	Jolanda i Savoia, Riva del Po'	297.000,00	1	297.000,00					
J97h21035970001	interventi aggiuntivi di messa in sicurezza tratti SP 17- 2021	Jolanda di Savoia	54.400,00	2	54.400,00					
J37H21007170001	MESSA IN SICUREZZA TRATTI SSPP 60,2, 16, 4	CODIGORO, COPPARO, JOLANDA, TRESIGNANA	743.000,00	1		743.000,00				
J47H21007240001	interventi aggiuntivi di messa in sicurezza tratti SP 60- 2022	CODIGORO	142.800,00	2		142.800,00				
J17H21006390001	MESSA IN SICUREZZA TRATTI SP 24	Riva del Po'	275.000,00				275.000,00			
J67H21009480001	INSTALLAZIONE BARRIERE STRADALI MESSA IN SICUREZZA SP 16	COPPARO	171.000,00				171.000,00			
J17H21006600001	interventi aggiuntivi di messa in sicurezza tratti SP 24- 2023	Riva del Po'	54.000,00	2			54.000,00			
J47H21007250001	interventi aggiuntivi INSTALLAZIONE BARRIERE STRADALI MESSA IN SICUREZZA TRATTI SP 16 2023	CODIGORO	30.000,00	2			30.000,00			
J17H21006400001	MESSA IN SICUREZZA TRATTI SP77, 11, 43	GORO, MESOLA	420.000,00					420.000,00		
J57h21006350001	INSTALLAZIONE BARRIERE STRADALI MESSA IN SICUREZZA DIVERSE SSSP 16,24	CODIGORO, JOLANDA, RIVA DEL Po'	323.000,00					323.000,00		
J67h21009760001	interventi aggiuntivi di messa in sicurezza tratti SP 77- 2024	GORO	68.000,00					68.000,00		
J47H25007260001	interventi aggiuntivi INSTALLAZIONE BARRIERE STRADALI MESSA IN SICUREZZA TRATTI SP 16 2024	CODIGORO	60.000,00					60.000,00		
J37H21007260001	MESSA IN SICUREZZA TRATTI SP 54,4,27,56,27,15	CODIGORO, COPPARO, GORO, JOLANDA DI SAVOJA, MESOLA, RIVA DEL Po'	1.100.000,00						1.100.000,00	
J27H21006410001	INSTALLAZIONE BARRIERE STRADALI MESSA IN SICUREZZA SP 28	TRESIGNANA	366.000,00						366.000,00	
J47H21007270001	interventi aggiuntivi di messa in sicurezza tratti SP 54- 2025	CODIGORO	216.000,00						216.000,00	
J27H21007280001	interventi aggiuntivi INSTALLAZIONE BARRIERE STRADALI MESSA IN SICUREZZA TRATTI SP 28 2025	TRESIGNANA	70.000,00						70.000,00	
J87H21009580001	MESSA IN SICUREZZA TRATTI SP 68,51	CODIGORO, MESOLA	250.000,00							250.000,00
J97H21035330001	INSTALLAZIONE BARRIERE STRADALI MESSA IN SICUREZZA SP 28	Jolanda di Savoia	493.000,00							493.000,00
J47H21007280001	interventi aggiuntivi di messa in sicurezza tratti SP 68- 2026	CODIGORO	48.000,00							48.000,00
J97H20035980001	interventi aggiuntivi INSTALLAZIONE BARRIERE STRADALI MESSA IN SICUREZZA TRATTI SP 28 2026	Jolanda di Savoia	100.000,00							100.000,00
TOTALE INTERVENTI FINANZIATI DAL Dm 394 del 13/10/2021					297.000,00	743.000,00	446.000,00	743.000,00	1.466.000,00	743.000,00
totale interventi aggiuntivi -attivabili con ulteriori risorse					54.400,00	142.800,00	84.000,00	128.000,00	286.000,00	148.000,00

Fonte: dati forniti dalla Provincia di Ferrara

Inoltre, relativamente alla quota di finanziamento relativa al 2021, secondo quanto previsto dall'art. 7 del citato Decreto n. 394/2021 - per cui "I fondi dell'annualità 2021, da trasferire alle aree interne in proporzione alle quote indicate nel riparto di cui all'allegato 3, sono accertati e utilizzati per interventi, in ogni caso coerenti con quanto previsto dagli articoli 5 e 6, ritenuti urgenti, e che pertanto non necessitano di preventiva programmazione"-, l'Ente riferisce di aver provveduto:

- con Decreto del Vice Presidente n. 171 del 15 dicembre 2021 ad approvare il progetto di fattibilità tecnico economica/definitivo/esecutivo per interventi di "MESSA IN SICUREZZA TRATTI STRADALI SP 17 NEL COMPRESORIO BASSO FERRARESE ANNO 2021 CUP J97H21015910001 dell'importo di Euro 297.000,00;

L'Amministrazione ha inoltre ricordato che le Province assumono, secondo l'art. 2 del medesimo Decreto, il ruolo di Soggetti Attuatori e pertanto le risorse vengono trasferite dal Ministero direttamente alla Provincia di Ferrara che è soggetto appaltatore e realizzatore e non transitano sul bilancio degli enti locali dell'Area Interna Basso Ferrarese. L'indicazione nella colonna "Comune" riportata nella tabella indica esclusivamente il territorio nel quale viene realizzato l'intervento sul tratto stradale interessato, che deve essere ricompreso in uno dei comuni dell'Area Interna (Comuni di Codigoro, Copparo, Goro, Jolanda di Savoia, Mesola, Riva del Po e Tresignana).

- con Determinazione n. 222 del 17 febbraio 2022 ad aggiudicare in via definitiva l'appalto dei lavori (CIG 9028714A7C) relativo al suddetto intervento;
- in data 04 aprile 2022 è stato firmato il contratto di appalto rep. n.10277.

L'Ente ha evidenziato, infine, che le risorse assegnate sono aggiuntive e destinate a progetti nuovi non in precedenza previsti nella programmazione.

12.3.3 Provincia di Modena

Con nota pervenuta il 29 aprile 2021 (Cdc prot. 1912) il Presidente della Provincia di Modena ha precisato che detta Amministrazione risulta soggetto attuatore per la realizzazione del progetto "Ciclovía turistica nazionale Sole - completamento dei tronchi emiliani del progetto di fattibilità tecnico economica della ciclovía" per un costo previsto di complessivi euro 3.800.000,00 (progetto identificato con il CUP G51B22001410001⁴⁰).

Il progetto rientra nell'ambito del decreto interministeriale n. 4 del 12 gennaio 2022 (emanato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro della Cultura e il Ministro del Turismo) in base al quale la Regione Emilia-Romagna risulta beneficiaria del finanziamento PNRR per la realizzazione di tre ciclovie (Ciclovía Sole, Ciclovía Vento e Ciclovía Adriatica⁴¹).

12.3.4 Provincia di Piacenza

Con nota pervenuta in data 8 aprile 2022 (Cdc prot. 1597), il Dirigente del Servizio viabilità della Provincia di Piacenza ha rappresentato che tale Ente, in qualità di soggetto attuatore dell'Area Interna Appennino Piacentino/Parmense, ha proposto l'attuazione di interventi sulla rete viaria provinciale per complessivi euro 5.925.000,00 e che il piano degli interventi presentato è considerato autorizzato

⁴⁰ La Regione Emilia-Romagna, con nota del 8 aprile 2022 (prot. 0356803.U) ha comunicato al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la rettifica dell'erroneo CUP, relativo alla Provincia di Modena quale soggetto attuatore della ciclovía Sole, contenuto nel citato decreto 4 del 12 gennaio 2022. Il CUP indicato nella presente relazione è quello corretto.

⁴¹ La Ciclovía del Sole, una delle tre importanti ciclabili nazionali che fa parte del grande itinerario europeo Eurovelo7 Capo Nord-Malta, sarà terminata, per la tratta emiliano-romagnola, entro il 2025.

La Regione Emilia-Romagna, capofila del progetto che coinvolge anche le Regioni Lombardia, Toscana e Veneto, sta predisponendo i protocolli d'intesa con Provincia di Modena e Città Metropolitana di Bologna per trasferire gli 11 milioni di euro del PNRR - Piano nazionale ripresa e resilienza - destinati all'infrastruttura e dare così il via ai nuovi cantieri.

I fondi PNRR sono ripartiti per 7,2 milioni di euro alla Città Metropolitana di Bologna e per 3,8 milioni di euro alla Provincia di Modena, i soggetti attuatori dell'infrastruttura.

Le risorse modenesi serviranno, in particolare a realizzare il ponte a Concordia sulla Secchia.

Al momento la Ciclovía è percorribile nel primo tratto di 46 km da Mirandola (Mo) a Sala Bolognese (Bo): con i fondi PNRR si potrà completare tutto il tratto emiliano-romagnolo tra la Lombardia e la Toscana

(fonte: <https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/news-home> pubblicata il 14.04.2022).

La Ciclovía Vento, che vede capofila la Regione Lombardia e si sviluppa lungo il tracciato dell'Eurovelo 8, in Emilia-Romagna interessa le province di Piacenza, Reggio-Emilia e Ferrara per 114 km, di cui 108 da realizzare, per un costo complessivo di 24 milioni di euro. Le nuove risorse destinate alla Regione Emilia-Romagna sono oltre 15,8 milioni di euro di cui: 1 milione 970 mila euro di finanziamento MIMS per la realizzazione del primo lotto, in parte nel comune di Ferrara (valore 1 milione) in fase di progettazione definitiva, e il restante per completare il tracciato Piacenza-Cremona; 7,9 milioni di finanziamento PNRR e 6 milioni di finanziamento Mite.

Per quanto riguarda la Ciclovía Adriatica, con capofila Regione Marche, che collega Chioggia al Gargano per una lunghezza di circa 900 km, è in via di approvazione presso il MIMS il progetto di fattibilità tecnico-economica. Prioritario per quanto riguarda la nostra regione è il progetto di collegamento Ravenna-Porto Corsini. Il valore del primo lotto è di circa di 8,6 milioni (3 milioni di euro finanziamento MIMS per le ciclovie nazionali, 4 milioni di euro dal PNRR, 1,2 milioni di euro dal Comune di Ravenna, 0,4 milioni di euro da risorse Pair). (fonte: comunicato stampa della Regione Emilia-Romagna del 19 marzo 2022).

in assenza di osservazioni del Ministero da formulare, ai sensi dell'art. 6, c. 6, del decreto 394 del 13 ottobre 2021, non oltre il 30 giugno 2022. Il responsabile del Servizio ha altresì dato atto che il trasferimento delle risorse sarà effettuato sulla base del piano di riparto e del piano degli interventi presentato.

A seguito di richiesta di ulteriori chiarimenti e dell'invio del piano, l'Amministrazione ha trasmesso alla Sezione la nota del MIMS da cui risulta che il programma di interventi della Provincia è stato autorizzato dal Ministero per il complessivo importo di euro 5.923.357,00, riferiti al Programma sessennale 2021-2026 del d.m. 12 ottobre 2021 e da considerarsi quale contributo agli investimenti, così ripartiti:

Euro 190.988,13 (esercizio 2022) per Strada Provinciale n. 57 di Aserei, lavori di pavimentazione del tratto Mareto - Bivio Sassi Aguzzi 1° stralcio 171, CUP D87H22001380001;

Euro 300.000,00 (esercizio 2022) per strada provinciale n. 56 di Borla, lavori di consolidamento del corpo stradale e ripresa della pavimentazione nei tratti maggiormente degradati, CUP D67H22001450001;

Euro 229.473,12 (esercizio 2023) per strada Provinciale n. 71 di Collerino, lavori di consolidamento del corpo stradale e ripresa della pavimentazione nei tratti maggiormente degradati, CUP D87H22001390001;

Euro 290.988,13 (esercizio 2024) per strada Provinciale n. 57 di Aserei, lavori di pavimentazione del tratto Mareto - Bivio Sassi Aguzzi 2° stralcio, CUP D87H22001400001;

Euro 200.000,00 (esercizio 2024) per strada provinciale n. 67 di Massara, lavori di consolidamento del corpo stradale e ripresa della pavimentazione nei tratti maggiormente degradati, CUP D27H22001190001;

Euro 100.000,00 (a valere sul 2021) per strada provinciale n. 15 di Morfasso, lavori urgenti di consolidamento del corpo stradale e ripresa della pavimentazione bituminosa nei tratti maggiormente degradati tra Morfasso e Passo dei Guselli (il costo totale dell'intervento è di 125.000,00), CUP D86G21002880003;

Euro 100.000,00 (a valere sul 2022) per strada Provinciale n. 359R di Salsomaggiore e Bardi, ponte sul rio Canalazza alla progressiva km 50+580. Lavori di manutenzione straordinaria e installazione delle barriere di sicurezza, CUP D87H21006450001;

Euro 125.000,00 (a valere sul 2023) per strada provinciale n. 67 di Massara, ponte sul rio Barbarone alla progressiva km 0+045, lavori di manutenzione straordinaria e installazione delle barriere di sicurezza, CUP D27H21005800001;

Euro 100.000,00 (a valere sul 2024) per strada provinciale n. 57-bis di Aserei, ponte alla progressiva km 6+410. Lavori di manutenzione straordinaria e installazione delle barriere di sicurezza, CUP D87H21006460001;

Euro 158.484,99 (a valere sul 2021) per interventi di sostituzione ed adeguamento delle barriere di sicurezza sulle strade provinciali SP 24 di Tornolo, SP 28 di Varsi, SP 30 di Pellegrino Parmense, SP 69 Val Cenedola, SP 109 di fondo valle Stirone nei comuni di Bardi, Bore, Pellegrino Parmense, Tornolo, Varano de' Melegari, Varsi, CUP D45F22000770004 (totale intervento 200.000,00);

Euro 396.011,87 (a valere sul 2022) per interventi di sostituzione e adeguamento delle barriere di sicurezza sulle strade provinciali SP 24 di Tornolo, SP 28 di Varsi, SP 30 di Pellegrino Parmense, SP 69 Val Cenedola, SP 109 di fondo valle Stirone nei comuni di Bardi, Bore, Pellegrino Parmense, Tornolo, Varano de' Melegari, Varsi, CUP 45F22000770004;

Euro 237.526,88 (a valere sul 2023) per interventi di sostituzione ed adeguamento delle barriere di sicurezza sulle strade provinciali SP 24 di Tornolo, SP 28 di Varsi, SP 30 di Pellegrino Parmense, SP 69

Val Cenedola, SP 109 di fondo valle Stirone nei comuni di Bardi, Bore, Pellegrino Parmense, Tornolo, Varano de' Melegari, Varsi, CUP D45F22000790001;

Euro 396.011,87 (a valere sul 2024) per interventi di sostituzione ed adeguamento delle barriere di sicurezza sulle strade provinciali SP 24 di Tornolo, SP 28 di Varsi, SP 30 di Pellegrino Parmense, SP 69 Val Cenedola, SP 109 di fondo valle Stirone nei comuni di Bardi, Bore, Pellegrino Parmense, Tornolo, Varano de' Melegari, Varsi, CUP D35F22000480001;

Euro 136.498,32 (a valere sul 2021) per strada provinciale n. 4 di Bardi, lavori urgenti per la messa in sicurezza dei rilevati adiacenti a Ponte Lanzone (costo totale intervento euro 225.000,00), CUP D65F21000300002;

Euro 592.491,03 (a valere sul 2025) per strada Provinciale n. 36 di Godi, realizzazione di una intersezione a rotatoria con la SS 654 di Val Nure CUP D75F22000580001;

Euro 590.000,00 (a valere sul 2025) per strada Provinciale n. 50 del Mercatello. Ponte sul torrente Grondana alla progressiva km 0+200, lavori di manutenzione straordinaria e installazione delle barriere di sicurezza, CUP D37H21005870001;

Euro 792.424,97 (a valere sul 2025) per interventi di sostituzione ed adeguamento delle barriere di sicurezza sulle strade provinciali SP 24 di Tornolo, SP 28 di Varsi, SP 30 di Pellegrino Parmense, SP 69 Val Cenedola, SP 109 di fondo valle Stirone nei comuni di Bardi, Bore, Pellegrino Parmense, Tornolo, Varano de' Melegari, Varsi, CUP D45F22000800001;

Euro 165.000,00 (a valere sul 2026) S.P. n.21 di Val d'Arda, ponte sul rio Canalone alla progressiva km 10+685, lavori di manutenzione straordinaria e installazione delle barriere di sicurezza, CUP D87H21006440001;

Euro 270.000,00 (a valere sul 2026) per strada provinciale n. 39 del Cerro. Realizzazione di percorso pedonale e barriere di sicurezza in corrispondenza dell'innesto con SS 654 di Val Nure, CUP D25F22000600001;

Euro 396.814,32 (a valere sul 2026) per interventi di sostituzione ed adeguamento delle barriere di sicurezza sulle strade provinciali SP 24 di Tornolo, SP 28 di Varsi, SP 30 di Pellegrino Parmense, SP 69 Val Cenedola, SP 109 di fondo valle Stirone nei comuni di Bardi, Bore, Pellegrino Parmense, Tornolo, Varano de' Melegari, Varsi, CUP D25F22000610001;

Euro 155,643,68 (a valere sul 2026) per strada provinciale n. 12 di Genova, lavori di consolidamento del corpo stradale e ripresa della pavimentazione nei tratti maggiormente degradati (totale intervento euro 292.141,69) CUP D67H22001460001.

Con la medesima nota il Ministero ha inoltre approvato in linea tecnica gli interventi appresso riportati, eccedenti l'importo previsto dal d.m. 12 ottobre 2021 per il finanziamento nel sessennio 2021-2026, dando atto che con successivi provvedimenti si provvederà a trasferire le risorse previste nel d.m. 12 ottobre 2021, relative al sessennio 2021-2026, nell'importo massimo assentito complessivo di euro 5.924.748,00 che, ancorché superiore a quanto richiesto, andrà rendicontato a consuntivo. Tale importo è così articolato:

Euro 394.983,00 per il 2021;

Euro 987.458,00 per il 2022;

Euro 592.475,00 per il 2023;

Euro 987.458,00 per il 2024;

Euro 1.974.916,00 per il 2025;

Euro 987.458,00 per il 2026.

Nella richiamata norma ministeriale si rappresenta, inoltre, che esula dai compiti della Direzione del Ministero il corretto utilizzo dei fondi nel rispetto dell'art. 1 c. 3 del decreto. L'Ente, infatti, quale soggetto attuatore, ai sensi dell'art. 2 del decreto 12 ottobre 2021, risulta unico responsabile del rispetto degli **obiettivi iniziali, intermedi e finali di cui al cronoprogramma procedurale** ⁴² degli interventi proposti.

Gli interventi approvati in linea tecnica ma eccedenti l'importo di cui al decreto sono:

Euro 118.197,63 (a valere sul 2022) per intervento di potenziamento della segnaletica stradale lungo la S.P. n. 57 di Aserei, la S.P. n.359R di Salsomaggiore e Bardi e la S.P. n.56 di Borla, CUP D47H22001210001;

Euro 70.894,62 (a valere sul 2023) per intervento di potenziamento della segnaletica stradale lungo la S.P. n. 67 di Massara e la S.P. n.71 di Collerino, CUP D17H22001380001;

Euro 118.197,63 (a valere sul 2024) per intervento di potenziamento della segnaletica stradale lungo la S.P. n. 57 di Aserei e la S.P. n. 67 di Massara, CUP D17H22001390001;

Euro 47.505,38 (a valere sul 2023) per interventi di sostituzione ed adeguamento delle barriere di sicurezza sulle strade provinciali SP 24 di Tornolo, SP 28 di Varsi, SP 30 di Pellegrino Parmense, SP 69 Val Cenedola, SP 109 di fondo valle Stirone nei comuni di Bardi, Bore, Pellegrino Parmense, Tornolo, Varano de' Melegari, Varsi, CUP D45F22000810001;

Euro 79.202,37 (a valere sul 2024) per interventi di sostituzione ed adeguamento delle barriere di sicurezza sulle strade provinciali SP 24 di Tornolo, SP 28 di Varsi, SP 30 di Pellegrino Parmense, SP 69

⁴² Non avendo la Provincia di Piacenza indicato, come richiesto, gli obiettivi da perseguire per evitare la revoca dei finanziamenti, la tabella sotto riportata, contenente il cronoprogramma procedurale e gli obiettivi procedurali iniziali, intermedi e finali, è stata estratta dal d.m. MEF del 15 luglio 2021 richiamato dall'art. 2 del d.m. MIMS del 12 ottobre 2021.

Trimestre	Obiettivi
III/2021	Emanazione DPCM, previa intesa in sede di Conferenza unificata, recante gli indicatori per il riparto delle somme su base regionale, le modalità ed i termini di ammissione a finanziamento degli interventi e le modalità di erogazione dei finanziamenti.
IV/2021	Pubblicazione dei Bandi da parte delle Regioni per individuazione proposte da parte degli ex Istituti autonomi case popolari, comunque denominati, dei Comuni e degli enti di edilizia residenziale pubblica aventi le stesse finalità degli ex Istituti autonomi case popolari e conseguente predisposizione della programmazione degli interventi da parte delle Regioni
I/2022	Trasmissione della Programmazione degli interventi da parte delle Regioni al MIMS e al Dipartimento Casa Italia con conseguente adozione del Decreto MIMS, di concerto con Casa Italia, di approvazione della Programmazione. Individuazione delle stazioni appaltanti (centrali uniche di committenza nazionali, regionali o enti locali) da parte delle Regioni.
II/2022	Affidamento da parte della stazione appaltante della progettazione degli interventi
III/2022	Approvazione della progettazione finale ed esecutiva da parte delle stazioni appaltanti.
IV/2022	Pubblicazione da parte delle stazioni appaltanti dei bandi di gara per la realizzazione dell'opera/esecuzione dei lavori
I/2023	Aggiudicazione dei contratti da parte delle stazioni appaltanti
II/2023	Consegna/Avvio dei lavori
III/2023	
IV/2023	
I/2024	
II/2024	
III/2024	
IV/2024	Realizzazione del 50% dei lavori
I/2025	
II/2025	
III/2025	
IV/2025	
I/2026	Ultimazione del residuo 50% dei lavori. Conclusione degli interventi con certificato di collaudo finale redatto dalle stazioni appaltanti
II/2026	
III/2026	
IV/2026	Raggiungimento dell'obiettivo finale del Piano con riguardo a: <ul style="list-style-type: none"> - Una superficie di immobili ERP interessata dagli interventi di efficientamento energetico pari a 4,5 milioni mq, pari a circa 1/10 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia - Una superficie di immobili ERP interessata dagli interventi di miglioramento o adeguamento sismico pari a 1,4 milioni mq, pari a circa 1/30 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia - Un incremento di superficie ottenuto mediante acquisti di immobili ERP pari a 450.000 mq, pari a circa 1/100 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia - Una riduzione del consumo energetico di circa 27.000 tep, pari a un risparmio del 35% del consumo medio ad alloggio oggetto di intervento ovvero di circa 1,8 tep - Una riduzione di emissioni di CO2 in atmosfera pari a circa 80.000 (tonn/anno)

Val Cenedola, SP 109 di fondo valle Stirone nei comuni di Bardi, Bore, Pellegrino Parmense, Tornolo, Varano de' Melegari, Varsi, CUP D45F22000820001;

Euro 236.498,21 (a valere sul 2025) per intervento di potenziamento della segnaletica stradale lungo la viabilità provinciale nei Comuni di Ponte dell'Olio e Ferriere, CUP D77H22001150001;

Euro 118.128,74 (a valere sul 2026) per intervento di potenziamento della segnaletica stradale lungo la S.P. n.21 di Val d'Arda, la S.P. n.12 di Genova e la S.P. n. 39 del Cerro, CUP D77H22001140001;

Euro 158.484,99 per interventi di sostituzione ed adeguamento delle barriere di sicurezza sulle strade provinciali SP 24 di Tornolo, SP 28 di Varsi, SP 30 di Pellegrino Parmense, SP 69 Val Cenedola, SP 109 di fondo valle Stirone nei comuni di Bardi, Bore, Pellegrino Parmense, Tornolo, Varano de' Melegari, Varsi, CUP D45F22000830001;

Euro 79.362,86 (a valere sul 2026) per interventi di sostituzione ed adeguamento delle barriere di sicurezza sulle strade provinciali SP 24 di Tornolo, SP 28 di Varsi, SP 30 di Pellegrino Parmense, SP 69 Val Cenedola, SP 109 di fondo valle Stirone nei comuni di Bardi, Bore, Pellegrino Parmense, Tornolo, Varano de' Melegari, Varsi, CUP D45F22000840001.

12.3.5 Provincia di Reggio Emilia

L'Ente ha comunicato, in sede istruttoria, che l'unico programma riguardante il Servizio Infrastrutture della Provincia, risulta quello previsto dal "Decreto 13 ottobre 2021 - Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, per la 'Ripartizione ed utilizzo dei fondi per la messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della rete viaria per l'accessibilità delle aree interne. Programma sessennale 2021-2026", che fa riferimento a risorse del PNC. Il suddetto decreto assegna alle province, come soggetti attuatori, 300 milioni di euro ripartiti sulle annualità dal 2021 al 2026 (la cui fonte di finanziamento proviene dal Piano Nazionale Complementare al PNRR).

Nello specifico alla Provincia di Reggio Emilia, per l'Area Interna Appennino Emiliano, risultano assegnati nel complesso 5,147 milioni di euro, con la seguente ripartizione:

Tabella 13 - ripartizione delle risorse assegnate al bacino della Provincia di Reggio Emilia

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	IMPORTO ANNUALE - mln di euro						TOTALE
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
appennino emiliano	0,343	0,858	0,515	0,858	1,715	0,858	5,147

Fonte: Decreto 13 ottobre 2021 - Provincia di Reggio Emilia

Risultano finanziabili interventi straordinari di manutenzione della rete viaria finalizzati a migliorare l'accessibilità e la sicurezza. Gli interventi del piano approvato, di seguito riportati, sono finalizzati a migliorare l'accessibilità delle aree interne dell'Appennino Emiliano e sono inquadrati in un piano organico di miglioramento delle condizioni trasportistiche della rete viaria provinciale:

Euro 343.000,00 (sul 2021) per messa in sicurezza dei vari tratti della SP 108 dal Km 0 al km 13 mediante posa di barriere stradali, CUP C97H22000760001;

Euro 500.000,00 (sul 2022) per messa in sicurezza di vari tratti della SP 19 dal km 2+300 al km 13 mediante posa di barriere stradali e consolidamento del piano viabile, CUP C77H22000990001;

Euro 480.000,00 (sul 2024) per messa in sicurezza di vari tratti della SP 57 dal km 0 al km 5+500 mediante posa di barriere stradali e consolidamento manufatti, CUP C87H22000820001;

Euro 400.000,00 (sul 2025) per messa in sicurezza di vari tratti della SP 103 dal km 0 al km 4+900 mediante posa di barriere stradali e consolidamento delle scarpate di valle, CUP C37H22000720001;

Euro 500.000,00 (sul 2025) per messa in sicurezza di vari tratti della SP 18 dal km 0 al km 6 mediante posa di barriere stradali e consolidamento manufatti, CUP C37H22000730001;

Euro 250.000,00 (sul 2025) per messa in sicurezza di vari tratti della SP 11 dal km 16 al km 18+900 mediante posa di barriere stradali e ripristino opere di sostegno di valle, CUP C67H22001010001;

Euro 250.000,00 (sul 2025) per messa in sicurezza di vari tratti della SP 76 dal km 0+200 al km 1+150 e dal km 1+700 al km 2+600 mediante posa di barriere stradali e consolidamento del piano viabile, CUP 47H22000860001;

Euro 315.000,00 (sul 2025) per la messa in sicurezza di vari tratti della SP 8 dal km 0 al km 10 mediante posa di barriere stradali e consolidamento del piano viabile, CUP C77H22001000001;

Euro 500.000,00 (sul 2026) per messa in sicurezza di vari tratti della SP 59 dal km 0 al km 22 mediante posa di barriere stradali, ripristino opere di sostegno di valle e consolidamento piano viabile, CUP C27H22001010001;

Euro 357.655,00 (sul 2022) per messa in sicurezza di vari tratti della SP 98 dal km 7 al km 13 mediante posa di barriere stradali e consolidamento del piano viabile, CUP C47H22000850001;

Euro 514.593,00 (sul 2023) per messa in sicurezza di vari tratti della SP 9 dal km 13 al km 24 mediante posa di barriere stradali e consolidamento manufatti, CUP C27H22001000001;

Euro 377.655,00 (sul 2024) per messa in sicurezza di vari tratti della SP 15 dal km 7+500 al km 7+900 mediante posa di barriere stradali e ripristino muri di sostegno in cemento, CUP C37H22000710001;

Euro 357.655,00 (sul 2026) per messa in sicurezza di vari tratti della SP 9 dal km 24+800 al km 34 mediante posa di barriere stradali e consolidamento manufatti, CUP C27H22001020001

I soggetti attuatori devono comunicare trimestralmente, tramite l'applicativo predisposto dalla Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, lo stato di avanzamento dei programmi, le ragioni di eventuali difformità e, se del caso, gli interventi correttivi che essi intendono mettere in atto per rispettare i tempi comunicati. L'ultimazione dei lavori va certificata inderogabilmente entro il 30 marzo 2026. Il collaudo o la certificazione di regolare esecuzione dei lavori è effettuato entro il 31 dicembre 2022 per gli interventi riferiti al finanziamento dell'anno 2021, ed entro il 31 dicembre dell'anno successivo all'anno di riferimento del piano degli interventi riferiti al finanziamento per gli anni 2022-2024.

12.3.6 Provincia di Rimini

Con nota pervenuta il 29 aprile 2022 (Cdc prot. 1930) il Dirigente del Servizio Economico Finanziario della Provincia di Rimini ha rappresentato che, con il già richiamato decreto del MIMS n. 394 del 13 ottobre 2021, a valere sul PNC sono stati assegnate all'Ente risorse per complessivi **euro 4.282.746,00**, ripartite sulle diverse annualità dal 2021 al 2026 e destinate alla manutenzione della rete stradale dell'Alta Valmarecchia, ascrivibili alla missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", programma 5 "Viabilità e infrastrutture stradali" del bilancio provinciale, precisando che si tratta di nuovi investimenti e non di risorse aggiuntive destinate a interventi già parzialmente finanziati.

Agli interventi sono stati attribuiti i seguenti CUP:

- E77H21013690001-Lavori di miglioramento accessibilità aree interne. Anno 2021

- E77H22002110001-Lavori di miglioramento accessibilità aree interne. Anno 2022

- E77H22002140001-Lavori di miglioramento accessibilità aree interne. Anno 2023
- E67H22001090001-Lavori di miglioramento accessibilità aree interne. Anno 2024
- E77H22002150001-Lavori di miglioramento accessibilità aree interne. Anno 2025
- E67H22001100001-Lavori di miglioramento accessibilità aree interne. Anno 2026

Il responsabile del Servizio riferisce che, in conformità alle disposizioni di cui all'art. 7 del decreto ministeriale n. 394/2021, i fondi dell'annualità 2021, accertati e utilizzati per interventi ritenuti urgenti e che non necessitano di preventiva programmazione, saranno validati entro il 30 giugno 2022 dalla competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Al riguardo l'Ente rappresenta che il progetto di intervento relativo all'annualità 2021 è stato approvato il 21 febbraio 2022 e i lavori sono stati aggiudicati in data 8 aprile 2022.

Relativamente, invece, alle risorse relative alle annualità 2022-2026, l'Ente rappresenta di aver inviato, in data 22 marzo 2022, le schede di programma (descrittive e riepilogative di ciascun intervento da realizzare), con i relativi cronoprogrammi di realizzazione e di spesa, al Ministero che dovrebbe autorizzare il piano degli interventi entro il mese di giugno 2022.

Obiettivi procedurali

Si rinvia agli obiettivi iniziali, intermedi e finali di cui all'allegato 1 del d.m. MEF 15 luglio 2021 cui fa espresso rinvio il d.m. MIMS n. 394 del 13 ottobre 2021.

12.4 I Comuni

12.5 Comuni della Provincia di Bologna

12.5.1 Comune di Castel Maggiore

Al Comune di Castel Maggiore, secondo quanto riportato nella nota (prot. Cdc 2450 del 12 maggio 2022) di risposta alla richiesta istruttoria della Sezione, sono state assegnate le risorse a valere sul PNRR per l'attuazione di un investimento relativo al rinnovo della rete stradale comunale.

Nello specifico si tratta di risorse assegnate dal Ministero dell'Interno per

Euro 525.000,00 destinati alla manutenzione straordinaria di strade comunali, anno 2021, CUP G77H19000330004, ai sensi dell'art. 1 c. 139 e seguenti della l. n.145/2018 e confluiti⁴³ nelle risorse finanziarie per l'attuazione del PNRR nell'ambito della

⁴³ Con comunicato del 6 settembre 2021, pubblicato sul proprio sito, il Ministero dell'Interno - Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali - ha chiarito che l'articolo 1, comma 139, della legge n.145/2018, ha previsto, per l'anno 2021, l'assegnazione di contributi ai Comuni per investimenti relativi a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio, nel limite complessivo di 350 milioni. Tali risorse, successivamente incrementate dal comma 139 bis del medesimo articolo 1, sono finalizzate allo scorrimento della graduatoria delle opere ammissibili per l'anno 2021, a cura del Ministero dell'Interno, nel rispetto dei criteri di cui ai commi da 141 a 145 della medesima l. n. 145/2018. Il totale delle risorse disponibili per l'anno 2021 è stato già assegnato ai Comuni con decreto interministeriale del 23 febbraio 2021, come rettificato dal decreto interministeriale del 25 agosto 2021. Nello stesso comunicato viene chiarito che per le risorse stanziare dal citato comma 139-bis, per l'anno 2022, pari a 1.750 milioni di euro, occorre procedere, come previsto dalla stessa norma, allo scorrimento della graduatoria delle opere ammissibili per l'anno 2021 di cui al predetto decreto rettificativo degli allegati 1 e 2 al richiamato decreto del 23 febbraio 2021.

Dopo aver ricordato ai Comuni di confermare l'interesse al contributo entro 10 giorni dallo stesso comunicato, il Ministero segnala che tutte le assegnazioni di contributi relative alla graduatoria del 2021 (risorse anno 2021 e risorse anno 2022) sono confluite nel PNRR.

Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei comuni".

Avvio del progetto: dicembre 2021.

Milestone/target

Affidamento lavori entro 08 ottobre 2022;

fine lavori entro 31 marzo 2026.

Il Comune ha precisato che si tratta di risorse sostitutive a parziale finanziamento dell'intervento in quanto il progetto è stato originariamente finanziato con risorse proprie.

12.5.2 Comune di Casalecchio di Reno

Il Comune di Casalecchio di Reno ha presentato progetti di investimento relativi a:

- rinnovo rete stradale comunale e provinciale;
- rafforzamento della mobilità ciclistica.

Bandi ai quali il Comune ha partecipato richiedendo finanziamenti per i quali è in attesa del relativo decreto di assegnazione:

A. Bando per contributi di messa in sicurezza degli edifici e del territorio per l'annualità 2022, art. 1, c. 139 e s.s. della Legge n. 145/2018⁴⁴ confluite all'interno della

Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei comuni":

- **euro 300.000,00** finanziamento totale per manutenzione straordinaria per messa in sicurezza di Piazza Zampieri e Vie limitrofe, CUP F85F21006640001;
- **euro 350.000,00** finanziamento totale per manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza della fondazione del Ponte sul Fiume Reno, CUP F85F21006650001;

⁴⁴ L'articolo 1, comma 139, della legge 30 dicembre 2018, n.145, ha previsto l'assegnazione di contributi ai Comuni per investimenti relativi a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio nel limite complessivo di 350 milioni di euro per l'anno 2021, di 450 milioni di euro per l'anno 2022, di 550 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2025, di 700 milioni di euro per l'anno 2026 e di 750 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2027 al 2030.

Con decreto del Direttore Centrale per la finanza locale dell'8 novembre 2021, in applicazione dell'articolo 1 comma 139-bis, della legge 30 dicembre 2018, n.145, sono stati assegnati ai Comuni, in seguito alla procedura di scorrimento della graduatoria di cui all'allegato 2 del decreto 25 agosto 2021, contributi pari a euro 1.696.722.093,37 per interventi riferiti a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio, ai sensi del comma 139 del medesimo articolo 1.

I Comuni beneficiari del contributo, così come individuati nell'allegato A del citato decreto del 8 novembre 2021, sono tenuti ad affidare i lavori per la realizzazione delle opere pubbliche entro i termini previsti dall'articolo 1, comma 143, della legge n.145 del 2018 a decorrere dalla data di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana dell'avviso del richiamato decreto dell'8 novembre 2021.

Con successivo provvedimento si procederà all'ulteriore scorrimento della graduatoria, al fine di assegnare le risorse residue per l'anno 2022, pari a 52.394.933,02 euro, nonché quelle che si rendono disponibili in seguito a rinunce e/o revoche.

Si precisa che citati contributi sono confluiti nella linea progettuale "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni - M2C4 - Investimento 2.2" nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), con successivi provvedimenti e/o comunicati saranno fornite apposite istruzioni circa i contenuti essenziali della documentazione di gara per il rispetto del principio *Do Not Significant Harm-DNSH* previsto dall'articolo 17 del Regolamento UE 2020/852 - sistema di "Tassonomia per la finanza sostenibile" ed ogni altro elemento utile per il rispetto delle disposizioni riportate nel PNRR per la gestione, controllo e valutazione della misura, ivi inclusi gli obblighi in materia di comunicazione e informazione previsti dall'articolo 34 del Regolamento (UE) 2021/241, nonché gli obblighi di monitoraggio e di conservazione di tutti gli atti e la relativa documentazione giustificativa su supporti informatici.

- **euro 500.000,00** finanziamento totale per manutenzione straordinaria per messa in sicurezza della passerella sul Fiume Reno di Via Allende e consolidamento fondale, CUP F85F21006660001;
- **euro 450.000,00** finanziamento totale per manutenzione straordinaria delle strade e messa in sicurezza dei tratti di viabilità comunale, CUP F85F21006670001;
- **euro 112.884,00** finanziamento totale per manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza con barriere stradali di sicurezza di Via Tizzano, CUP F85F21006680001;
- **euro 130.000,00** finanziamento totale per la manutenzione straordinaria e la messa in sicurezza con barriere bordo ponte in Via Bastia e Via Maccabracchia, CUP F85F21006690001;
- **euro 100.000,00** finanziamento totale per la manutenzione straordinaria per messa in sicurezza di attraversamenti pedonali in varie vie comunali, CUP F85F21006700001;
- **euro 50.000,00**, finanziamento totale per manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza con barriere bordo ponte in Via Micca, CUP F85F21006710001.

B. Bando per “Contributi interventi per la spesa di progettazione definitiva ed esecutiva, art. 1, commi da 51 a 58, l. n. 160/2019⁴⁵ – annualità 2022” e successive modifiche ed integrazioni confluiti nella “Missione 5 «Inclusione e Coesione», Componente 2 “Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore”, Investimento 2.1 “Investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale”:

- **euro 200.000,00** progettazione percorso ciclabile Bologna - Sasso Marconi, passerella pedonale sul Fiume Reno, complesso di Villa Ada Parco della Chiusa, non ricompresa all'interno del quadro economico ammesso a finanziamento di cui al punto C) sotto riportato, CUP: F86F22000150001;

Finanziamenti ottenuti:

C) Bando di rigenerazione urbana (d.p.c.m. 21 gennaio 2021) per investimenti in progetti volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale nonché al miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale, di cui all'art. 1, c. 42⁴⁶, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, confluiti nel PNRR:

Missione 5 «Inclusione e Coesione», Componente 2 “Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore”:

- **euro 5.000.000,00** per intervento di rigenerazione urbana dell'itinerario ciclabile tra Bologna e Sasso Marconi con riqualificazione degli immobili comunali del Parco della Chiusa di Casalecchio di

⁴⁵ La legge n. 160 del 2019, all'art. 1, comma 51, in vigore dal 2 marzo 2022, stabilisce che “Al fine di favorire gli investimenti, sono assegnati agli enti locali, per spesa di progettazione definitiva ed esecutiva, relativa ad interventi di messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico, di messa in sicurezza ed efficientamento energetico delle scuole, degli edifici pubblici e del patrimonio comunale, nonché per investimenti di messa in sicurezza di strade, contributi soggetti a rendicontazione nel limite di 85 milioni di euro per l'anno 2020, di 128 milioni di euro per l'anno 2021, di 320 milioni di euro per l'anno 2022, di 350 milioni di euro per l'anno 2023 e di 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2031 [...]”.

La medesima legge 160 del 2019, all'art. 1 comma 53 bis, in vigore dal 1 gennaio 2022, stabilisce che

“Per il biennio 2022-2023 l'ordine prioritario di assegnazione dei contributi è il seguente:

a) opere pubbliche nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), approvato con decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021 e notificato all'Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota del 14 luglio 2021;

b) messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico;

c) messa in sicurezza di strade, ponti e viadotti;

d) messa in sicurezza ed efficientamento energetico degli edifici, con precedenza per gli edifici scolastici, e di altre strutture di proprietà dell'ente”.

⁴⁶ La legge 160 del 2019, all'art. 1 comma 42, in vigore dal 1 gennaio 2020, stabilisce che “Per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034, sono assegnati ai comuni contributi per investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale, nonché al miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale, nel limite complessivo di 150 milioni di euro per l'anno 2021, di 250 milioni di euro per l'anno 2022, di 550 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 700 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2034”.

Reno, CUP F83D21005890001, interamente finanziato. Tale finanziamento prevede la realizzazione e/o rigenerazione dei percorsi ciclabili del Parco della Chiusa e l'ampliamento del cosiddetto Ponte Blu di attraversamento sul Fiume Reno attualmente di dimensioni ridotte, affinché si collochi come ponte ciclo-pedonale.

Il Comune ha indicato 595 mq quale **target** da raggiungere e, quale **milestone**, la stipula del contratto entro il 30 luglio 2023, il pagamento del 30 per cento degli stati di avanzamento lavori (SAL) entro il 30 settembre 2024 e della fine lavori entro il 31 marzo 2026.

D) Bando per contributi di messa in sicurezza degli edifici e del territorio per l'annualità 2021, ai sensi dell'art. 1, c. 139 e s.s., della legge n. 145/2018, confluiti all'interno del PNRR nella:

Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei comuni":

- **euro 1.400.000,00** finanziamento totale per ristrutturazione del Ponte del Fiume Reno e realizzazione di nuovo percorso pedonale a Casalecchio di Reno", CUP F85I18000210006.

Relativamente a tale intervento, il Comune ha indicato, quale **milestone**, l'affidamento lavori entro 22 maggio 2022, la fine lavori entro il 30 dicembre 2022 con collaudo e relativa presentazione al Ministero della rendicontazione.

- **euro 450.000,00** per la messa in sicurezza di strade, CUP: F87H19003690004.

Relativamente a tale ultimo intervento il Comune ha indicato, quale **milestone**, l'affidamento lavori entro 22 settembre 2022, fine lavori entro il 30 dicembre 2022 con collaudo e relativa presentazione al Ministero della rendicontazione.

12.5.3 Comune di Castenaso

In sede istruttoria, il Comune (nota prot. Cdc 2467 del 13 maggio 2022) ha indicato i bandi cui ha partecipato per ottenere i seguenti finanziamenti:

Euro 1.600.000,00 per la pista ciclabile Marano e atletica, assegnato dal Ministero degli Interni a valere sul PNRR in particolare sulla

Missione 5 "Inclusione e coesione", Componente 2 "Infrastrutture sociali, famiglie comunità e terzo settore", CUP E97H21001140001.

Milestone Q3 2023, M-ITA: aggiudicazione degli appalti pubblici da parte dei comuni beneficiari entro il terzo trimestre 2023.

Target

Q2 2026, T-UE almeno 300 progetti completati, presentati dai comuni con più di 15.000 abitanti, riguardanti almeno un milione di metri quadrati di superficie relativa agli interventi di rigenerazione urbana entro il secondo trimestre 2026.

Il Comune ha, inoltre, precisato di aver partecipato anche al bando di cui al Decreto del 8 gennaio 2022 del Ministero dell'Interno per l'assegnazione delle seguenti risorse ma che, al momento della risposta alla richiesta della Sezione, non risulta completata l'istruttoria relativa alla richiesta di finanziamento:

Euro 2.300.000,00 per consolidamento fondazioni stradali e messa in sicurezza attraversamenti e abbattimento barriere architettoniche.

12.5.4 Comune di Imola

In sede istruttoria, il Comune (nota prot. Cdc 2468 del 13 maggio 2022) ha precisato che investimenti relativi a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio, ai sensi dell'articolo 1, c. 139, della l. n. 145/2018, sono confluiti nel PNRR e in particolare nella

Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 4, Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni". In particolare, con d.m. del Ministero dell'Interno del 8 novembre 2021 sono stati finanziati i seguenti interventi:

Euro 990.000,00 per il consolidamento strutturale ponte di viale Dante, CUP C22C20000090001;

Euro 210.000,00 per il canale dei Molini (messa in sicurezza della copertura in corrispondenza di strade e ciclabili), CUP C27H20001040001;

Euro 200.000,00 per manutenzione straordinaria del ponte di via Pisacane sul Fiume Santerno, CUP C27H20001050001.

Il Comune ha, inoltre, richiesto anche i seguenti contributi, ai sensi del citato comma sull'annualità 2022, per i quali non sono state al momento assegnate risorse:

Euro 216.800,00 per la manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dei muri di contenimento scarpate via Pediano, CUP J25F22000260001;

Euro 513.804,00 per la manutenzione straordinaria e messa in sicurezza della viabilità in via Gambellara, CUP J25F22000270001;

Euro 620.000,00 per la manutenzione straordinaria e messa in sicurezza con ripristino strutturale ed impermeabilizzazione della fondazione stradale della via Lasie, CUP J25F22000280001;

Euro 535.000,00 per intervento di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di via Selice con demolizione e rifacimento fondazione ed impermeabilizzazione della stessa, CUP J25F22000290001;

Euro 164.476,00 per manutenzione straordinaria, messa in sicurezza e rifacimento muro di contenimento rivale in via F.lli Rosselli, CUP J25F22000270001.

Milestone/Target

Indicati all'art. 3 del d.m. del 8 novembre 2021.

12.5.5 Comune di San Lazzaro di Savena

Il Comune di San Lazzaro, in riferimento al rinnovo della rete stradale, ha comunicato (nota prot. Cdc 2540 del 17 maggio 2022) di non aver che non sono stati ottenuti finanziamenti per il rinnovo della rete stradale bensì di essere risultato assegnatario con Decreto Dipartimento degli affari interni e territoriali del Ministro dell'Interno - Direzione Centrale finanza locale del 8 novembre 2021 (pubblicato in G.U. n. 279 del 22 novembre 2021), dei seguenti contributi per messa in sicurezza strade, di cui all'articolo 1, c. 139, della l. n. 145/2018:

Euro 50.000,00 per completamento della pista ciclabile di collegamento Rodari-Jussi e per messa in sicurezza strade, CUP E67H20001210001.

Avvio dei progetti: dicembre 2021 (stato del progetto al 17 maggio 2022: approvato progetto esecutivo con d.g. 52 del 13 aprile 2022 e affidamento lavori in corso).

Euro 475.000,00 ampliamento impianti pubblica illuminazione, CUP E67H20001260001.

Avvio del progetto: dicembre 2021 (stato del progetto al 17 maggio 2022: avviata progettazione in data 22 aprile 2022).

Euro 714.000,00 (su un importo complessivo di euro 1.300.000,00) per la nuova pista ciclabile Castel de' Britti II stralcio e per messa in sicurezza tratto di viabilità di collegamento tra le località Castel de' Britti e Cà de' mandorli, tratti e-f, CUP E61B17000640006.

Avvio dei progetti: dicembre 2020 (stato del progetto al 17 maggio 2022: progetto avviato il 16 dicembre 2020, redatto progetto definitivo entro dicembre 2021 - cds art. 53 conclusa il 9 marzo 2022. Sono in corso espropri e progettazione esecutiva).

Euro 300.000,00 per manutenzione straordinaria per messa in sicurezza ponte via pedagna, CUP E67H20001240001;

Avvio dei progetti: dicembre 2021 (stato del progetto al 17 maggio 2022: progettazione in corso affidamento).

Euro 400.000,00 per opere di adeguamento PGTU, interventi di messa in sicurezza strade, CUP E67H20001220001; Avvio dei progetti: novembre 2021 (stato del progetto al 17 maggio 2022: progetto di fattibilità tecnica ed economica approvato con d.g. n. 204 del 15 dicembre 2021, in corso approvazione il progetto definitivo- esecutivo, gara per affidamento lavori entro l'estate 2022).

I suddetti interventi sono stati finanziati a valere sulle risorse PNRR e in particolare nell'ambito della Missione 2, Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni". Le risorse derivanti da fondi PNRR sono a copertura di progetti che l'ente aveva precedentemente programmato in attesa di reperimento delle necessarie risorse.

Obiettivi procedurali

Per gli obiettivi procedurali si rinvia a quanto stabilito dal d.m. del 8 novembre 2021.

12.5.6 Comune di Valsamoggia

Il Comune di Valsamoggia⁴⁷, in sede istruttoria (nota prot. Cdc 1946 del 29 aprile 2022), ha rappresentato di aver

⁴⁷ Il Comune riferisce di altri interventi in programma nell'ambito del tpl, ma che dalla tabella trasmessa non risultano finanziati a valere sul PNRR.

Fra tali ulteriori interventi rientrano:

- la Ciclabile Bazzano-Muffa, CUP B41B17000740001 a valere sul FSC, in base a L.R. n. 10/2017, per euro 221.336,99 finanziati con D.G.R. n. 1873/2018 (costo complessivo euro 329.461,10 di cui importo finanziato euro 221.336,99 e importo a carico del Comune Euro 108.124,11), fine lavori 31 dicembre 2022;
- la *BIKE TO WORK* - Muffa e attraversamenti rialzati, Int. A CUP B41B21003910006, Int. B - CUP B41B21004420006, in base al d.lgs. n.155/2010 e finanziato con d.g.r. n. 21989 del 10 novembre 2021 per euro 129.361,40 (costo complessivo euro 184.802,00 di cui a carico del Comune euro 55.440,60), in funzione entro 31 dicembre 23;
- Ripristino sicurezza Ponte Savigno, CUP B45F21001950004, in base a l. n.145/2018 art. 1 comma 139-148, per euro 560.000,00 ancora da finanziare (il Comune ha partecipato al bando pubblicato con decreto 8 gennaio 2022);
- Intervento di manutenzione strade, marciapiedi, arredo (non ancora acquisito il CUP) in base a l. n.234/21 art. 1, c.407 per euro 125.000,00 finanziato con decreto Ministero Interno del 14 gennaio 2020, inizio lavori entro il 30 luglio 2022;
- Progettazione definitiva ed esecutiva ripristino sicurezza Ponte Savigno, CUP B45F21001950004, per euro 86.527,30 ancora da finanziare.
- Manutenzione strade, marciapiedi (non ancora acquisito il CUP) in base a l.n. 234/21 art. 1, c. 407 per euro 62.500,00 finanziati con decreto Ministero dell'Interno del 14 gennaio 2020.

A) ricevuto, in base al d.p.c.m. del 21 gennaio 2021⁴⁸ e con decreto⁴⁹ del 30 dicembre 2021, risorse a valere sul PNRR dell'ammontare di:

Euro 2.800.000,00 per la realizzazione della Ciclabile Mtv - CdS-Mercatello, CUP B41B21001140001, nell'ambito della Missione 5, Componente 2 relativa alla rigenerazione urbana.

Milestone/target

Aggiudicazione lavori entro il 30 giugno 2023.

B) Con decreto del 8 novembre 2021, l'Ente afferma di essere inoltre risultato assegnatario dell'importo di:

euro 350.000,00 per la manutenzione straordinaria delle strade, CUP B47H19000240004, intervento già previsto in base all'art. 1 commi 139-148 della l. n.145/2018 e successivamente confluito nel PNRR a valere sulla Missione 2, Componente 4.

Milestone/target

Pubblicazione bando di gara entro l'8 marzo 2023

12.5.7 Comune di Zola Predosa⁵⁰

In sede istruttoria, il Comune ha indicato (Cdc prot. 2537 del 17 maggio 2022) le seguenti opere che sono state ammesse al finanziamento con fondi PNRR:

- **euro 210.000,00**, totale quadro economico per percorso pedonale e ciclabile lungo via Risorgimento, compreso tra via Bernardoni e via Raibolini, CUP C31B21003550003.
- **euro 1.000.000,00**, totale quadro economico per parco Campagna, ponte su Lavino, ponte parco giardino campagna dietorelle, CUP C31B21003830001.
- **euro 700.000,00**, totale quadro economico per realizzazione di percorso pedonale e ciclabile lungo via Risorgimento, compreso tra la sede municipale e via Pirandello, CUP: C37H21001350003.
- **euro 1.000.000,00** totale quadro economico per l'esecuzione di percorsi pedonali e pedociclabili, CUP C37H21001450001.

Il Comune riferisce che è stato sottoscritto il rispettivo atto d'obbligo in cui sono riportati come **milestone e target** le seguenti tempistiche:

stipula del contratto di affidamento dei lavori entro il 30 luglio 2023;

pagamento di almeno il 30 per cento dei SAL entro il 30 settembre 2024;

termine dei lavori entro il 31 marzo 2026.

⁴⁸ " Assegnazione ai comuni di contributi per investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale"

⁴⁹ Decreto del Capo del Dipartimento per gli Affari interni e territoriali del Ministero dell'Interno di concerto con il Capo del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del Ministero dell'Economia e delle Finanze, con il Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

⁵⁰ Il Comune riporta anche progetti per i quali ha ricevuto risorse non a valere sul PNRR:

Euro 74.475,82 da Regione Emilia-Romagna (delibera Giunta Regionale n. 1713 del 25 ottobre 2021) per progetto *BIKE TO WORK 2021*, CUP C31B21008210007 (totale quadro economico di euro 95.000,00), per la restante somma finanziato con fondi propri dell'ente;

Euro 12.187,50 da Città metropolitana di Bologna (Decreto Ministeriale del MIMS n. 344 del 12 agosto 2020) per percorso pedonale e ciclabile di via Risorgimento (rotatoria viro ovest - via Pirandello) CUP C31B21008090007 (totale quadro economico pari a euro 300.000,00), per la restante somma finanziato con fondi propri dell'ente;

Euro 600.000,00 da Tesoreria dello Stato in base a l. n. 145/2018 per realizzazione sottopasso ferrovia - pedo-ciclabile in via Ippolito Nievo, CUP C31B200003000;

Sono stati inoltre candidati, alla richiesta di finanziamento previsto dall'art. 1, c. 534, della l. n. 234/2021, i seguenti interventi per gli importi sottoindicati senza che tuttavia, alla data di risposta alla richiesta istruttoria della Sezione, l'Amministrazione abbia ricevuto comunicazione di ammissione al contributo:

- **euro 1.200.000,00** per strada provinciale 569, tratto via Gesso – via Garibaldi/strada provinciale 569/percorso ciclopedonale, CUP C33D22000150001.
- **euro 700.000,00** per via Don Fornasari/percorso ciclopedonale, CUP C33D22000160001.

In ragione della non conferma, allo stato, dell'ammissione al contributo, non sono state ancora definiti milestone e target ma, nella richiesta di contributo, è stato inserito, come tempistica massima, di terminare i lavori entro il mese di marzo del 2026.

12.6 Comuni della Provincia di Forlì-Cesena

12.6.1 Comune di Cesenatico

Il Comune, in sede istruttoria (Cdc prot. 2522 del 17 maggio 2022), ha precisato di aver richiesto e ottenuto finanziamenti a valere sul PNRR nel settore infrastrutture per rinnovo della stradale, con particolare riferimento al rifacimento di ponti. I contributi richiesti, alcuni dei quali assegnati altri in attesa di eventuale assegnazione, sono i seguenti:

A) Contributi già assegnati nel 2021 e incassati per il 20 per cento

euro 300.000,00 per consolidamento ponte di via Ferrara, CUP D21B19000350001,

euro 800.000,00 per consolidamento strutturale del ponte di viale Roma, CUP D21B19000340001,

entrambi interventi riferiti a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio per l'anno 2021 ai sensi dell'art.1, c. 139, l. n. 145/2018, e successivamente finanziati con risorse assegnate con Decreto del 8 novembre 2021 del Dipartimento per gli Affari Interni e territoriali del Ministero dell'Interno.

Detti interventi sono in fase di progettazione esecutiva.

euro 40.000,00 per consolidamento strutturale del ponte di viale Roma, CUP D21B19000340001, intervento rientrante fra quelli per la progettazione definitiva ed esecutiva di opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio per l'anno 2021 ai sensi dell'art. 1, cc. 51-58, l. n.160/2019, e successivamente finanziati con risorse assegnate con Decreto 7 dicembre 2020 del Dipartimento per gli Affari Interni e territoriali del Ministero dell'Interno.

Obiettivi

Avvio dei lavori entro il 2022;

conclusione lavori entro il 2023.

B) Contributi come riferito dall'ente in fase di richiesta ed eventuale assegnazione

euro 1.025.000,00 contributo richiesto per consolidamento del ponte di via Cecchini (costo dell'opera euro 1.500.000,00) CUP D25F22000060001, intervento riferito a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio per l'anno 2024 ai sensi dell'art.1, c. 139, l. n. 145/2018 e per il quale sono state successivamente richieste risorse il 28 gennaio 2022 sulla base del Decreto del 8 gennaio 2022 del Dipartimento per gli Affari Interni e territoriali del Ministero dell'Interno.

euro 150.000,00 contributo richiesto per il consolidamento del ponte San Giuseppe di via Cecchini (costo stimato euro 200.000,00), CUP D25F22000060001, intervento rientrante fra quelli per la

progettazione definitiva ed esecutiva di opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio per l'anno 2022 ai sensi dell'art.1, c. 51-58, l. n. 160/2019, e per il quale sono state successivamente richieste risorse il 1 marzo 2022 sulla base del Decreto del 1 febbraio 2022 del Dipartimento per gli Affari Interni e territoriali del Ministero dell'Interno.

Obiettivi

Il Comune ipotizza il completamento dei lavori entro il 2023.

12.6.2 Comune di Savignano sul Rubicone

In sede istruttoria, il Comune (Cdc prot. 1932 del 29 aprile 2022) ha comunicato che è risultato assegnatario dei seguenti contributi a valere sul PNRR o Fondo complementare al PNRR per il rinnovo della rete stradale comunale.

Euro 300.000,00 in base all'art. 1, c. 139, della l. n.145/2018 e al d.m. del Ministero dell'Interno Dipartimento per gli Affari Interni e territoriali del 5 agosto 2020,

- per messa in sicurezza di edifici e territorio, in particolare per lavori di manutenzione strade comunali, CUP B37H20002130001.
- per il rafforzamento della mobilità ciclistica CUP B37H20002140001.

Tali interventi, finanziati con risorse integrative rispetto a risorse già stanziati o ricevute a titolo di contributo, sono confluiti nel PNRR e in particolare nelle

Missione 2, Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni".

Data di avvio del progetto/investimento: 08 novembre 2021.

Termini

Individuati dall'articolo 1, c. 143, della legge 30 dicembre 2018, n. 145⁵¹.

Euro 300.000,00 per il finanziamento di intervento relativo alla pista ciclabile Via Bastia, CUP CUP B37H20013920007, in base all'art. 1, commi da 42 a 43, della l. n. 160/2019 e al d.m. del 4 aprile 2022, intervento relativo alla rigenerazione urbana, poi confluiti nel PNRR, in particolare nella Missione 5, Componente 2 "Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore", Investimento 2.1 "Investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale". Anche in questo caso, come chiarito dal Comune, si tratta di risorse integrative rispetto a risorse già stanziati o ricevute a titolo di contributo

Data di avvio del progetto/investimento: 16 febbraio 2022.

⁵¹Legge n. 145/2018, art. 1 comma 143:

"L'ente beneficiario del contributo di cui al comma 139 è tenuto ad affidare i lavori per la realizzazione delle opere pubbliche entro i termini di seguito indicati, decorrenti dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 141:

[...]
b) per le opere il cui costo è compreso tra 100.001 euro e 750.000 euro l'affidamento dei lavori deve avvenire entro dieci mesi;
[...]

Ai fini del presente comma, per costo dell'opera pubblica si intende l'importo complessivo del quadro economico dell'opera medesima.

I termini di cui al primo periodo sono prorogati di tre mesi con riferimento alle opere oggetto di contributi assegnati entro il 31 dicembre 2021, fermi restando in ogni caso i termini e le condizioni di cui al comma 139-ter. Qualora l'ente beneficiario del contributo, per espletare le procedure di selezione del contraente, si avvalga degli istituti della centrale unica di committenza (CUC) o della stazione unica appaltante (SUA) i termini di cui al primo periodo sono aumentati di tre mesi. I risparmi derivanti da eventuali ribassi d'asta sono vincolati fino al collaudo ovvero alla regolare esecuzione di cui al comma 144 e successivamente possono essere utilizzati per ulteriori investimenti, per le medesime finalità previste dal comma 141, a condizione che gli stessi vengano impegnati entro sei mesi dal collaudo, ovvero dalla regolare esecuzione."

Termini

Individuati dal Decreto del 4 aprile 2022.⁵²

L'Ente ha, inoltre, comunicato di aver partecipato ai seguenti bandi e di essere in attesa dell'assegnazione dei contributi, a valere sul PNRR o Fondo complementare al PNRR, per il rinnovo della rete stradale comunale:

- per interventi previsti in base all'art. 1, c. 139, della l. n. 145/2018 e al d.m. del Ministero dell'Interno del 8 gennaio 2022, in particolare per lavori di rifacimento di viale della Libertà, CUP B37H20013930004, e lavori di riqualificazione del centro storico, III stralcio, rifacimento vicoli, CUP B37H19002170004;
- per interventi di rigenerazione urbana previsti in base all'art. 1, commi da 51 a 58, della l. 160/2019, in particolare per la progettazione lavori di viale della Libertà, CUP B37H20013930004;
- per interventi di rigenerazione urbana previsti in base all'art. 1, c. 536, della l. 234/2021, in particolare per lavori rifacimento di via Cappona Rurale, CUP B37H22001990001, e lavori di rifacimento di Piazza Castello e vicoli adiacenti, Via Canale, Via Chiusa, CUP B37H22002000001, e di rifacimento di viale della Libertà, II stralcio, CUP B37H22002010001;
- per interventi di rigenerazione urbana previsti in base all'art. 1, c. 536, della l. 234/2021, in particolare per lavori di rifacimento della pista ciclabile di via Cagnona, CUP B37H22002020001.

12.7 Comuni della Provincia di Ferrara

12.7.1 Comune di Argenta

Il Comune, in sede istruttoria (nota prot. Cdc 1888 del 29 aprile 2022) e con successiva nota integrativa del 26 maggio 2022, ha precisato di aver candidato, in qualità di soggetto attuatore del PNRR e del Piano Nazionale Complementare, i seguenti progetti (inseriti nella programmazione del Comune) per l'assegnazione da parte del Ministero dell'Interno Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali, con d.m. del 8 novembre 2021, nell'ambito della:

Missione 2, Componente 4, Investimenti 2.2, dei seguenti finanziamenti a valere sul PNRR

Euro 15.213,60 (anni precedenti);

Euro 40.213,60 (primo anno 2022) fonte: PNRR;

Euro 89.786,40 (secondo anno 2023) fonte: PNRR;

⁵² Il decreto 4 aprile 2022, emanato dal Capo del Dipartimento per gli Affari interni e territoriali del Ministero dell'Interno di concerto con il Capo del Dipartimento per gli Affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri, ha previsto i seguenti termini (art. 6):

- il termine per l'affidamento dei lavori, che coincide con la data di stipulazione del contratto, è da considerare per tutti gli enti beneficiari il 30 luglio 2023, in luogo di quello indicato dall'art. 6 del D.P.C.M. 21 gennaio 2021, tenuto conto delle condizionalità del PNRR (Q3-2023, M-ITA Aggiudicazione degli appalti pubblici da parte dei Comuni beneficiari entro il terzo trimestre 2023).

- termine intermedio del 30 settembre 2024 entro il quale i Comuni beneficiari dovranno aver realizzato (pagato) almeno una percentuale pari al 30 per cento delle opere, pena la revoca totale del contributo assegnato; tale verifica avverrà sulla base degli stati di avanzamento lavori o delle spese maturate dall'ente, così come risultanti dal sistema di monitoraggio di cui all'articolo 8, comma 1;

- il termine finale, entro il quale dovrà essere trasmesso il certificato di regolare esecuzione ovvero il certificato di collaudo rilasciato per i lavori dal direttore dei lavori, è il 31 marzo 2026, in linea con il termine di conclusione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Euro 145.213,60 (importo complessivo)

per lavori di manutenzione straordinaria della struttura del ponte della Fiorana, opera 464, CUP C93D19000120001.

Milestone/target

- Affidamento lavori entro 10 mesi dalla pubblicazione dell'avviso del d.m. del Ministero dell'Interno del 8 novembre 2021 sulla Gazzetta Ufficiale n. 278 del 22 novembre 2021, più ulteriori 3 mesi in caso di ricorso a una centrale unica di committenza.

Il Comune ha aggiunto che la progettazione in corso e che alla data di risposta alla richiesta da parte del magistrato istruttore di ulteriori chiarimenti (26 maggio 2022), il progetto è stato inviato in Sovrintendenza per parere di competenza ex art. 21, c. 4, del d.lgs. n.42/2004.

- Approvazione progetto definitivo esecutivo: luglio 2022;

- gara: agosto 2022 (inizio lavori dicembre 2022);

- fine lavori: marzo 2023

Euro 32.400,00 (anni precedenti);

Euro 112.400,00 (primo anno 2022) fonte: PNRR;

Euro 187.600,00 (secondo anno 2023) fonte: PNRR;

Euro 332.400,00 (importo complessivo)

per lavori di messa in sicurezza del ponte di via Isonzo incrocio argine Pioppa, opera 459, CUP C93D19000110001.

Milestone/target

Affidamento lavori entro 10 mesi dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dell'avviso del d.m. del Ministero dell'Interno del 8 novembre 2021, più ulteriori 3 mesi in caso di ricorso a una centrale unica di committenza.

L'ente ha rappresentato che, alla data di riscontro (26 maggio 2022) alla richiesta di integrazione istruttoria del magistrato, la progettazione è ancora in corso;

al progetto preliminare, approvato con delibera di Giunta n. 45/2022, seguirà l'approvazione progetto definitivo- esecutivo entro settembre 2022;

gara: ottobre 2022 (inizio lavori gennaio 2023);

fine lavori: aprile 2023

Euro 23.560,00 (anni precedenti);

Euro 83.560,00 (primo anno 2022) fonte: PNRR;

Euro 166.440,00 (secondo anno 2023) fonte: PNRR;

Euro 273.560,00 (importo complessivo)

per lavori di messa in sicurezza del ponte di via Isonzo sullo scolo gramigne in frazione di Bando, opera 419, CUP C93D19000100001.

Milestone/target

Affidamento lavori entro 10 mesi dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dell'avviso del d.m. del Ministero dell'Interno del 8 novembre 2021, più ulteriori 3 mesi in caso di ricorso a una centrale unica di committenza;

approvazione progetto definitivo esecutivo: settembre 2022;

gara: ottobre 2022 (inizio lavori gennaio 2023);

fine lavori: aprile 2023.

12.7.2 Comune di Cento

In sede istruttoria, il Comune ha comunicato che, in qualità di soggetto attuatore del PNRR e del Piano Nazionale Complementare, ha proceduto a fare richiesta di assegnazione dei seguenti contributi in base al Decreto Ministeriale 8 gennaio 2022 "Assegnazione ai comuni di contributi per investimenti relativi a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio, nel limite complessivo di 450 milioni di euro per l'anno 2022":

euro 2.238.865,27 per il rifacimento dell'impalcato ponte Nuovo, CUP F35F22000440001;

euro 439.200,00 per la riqualificazione di via Orologi, CUP F37H22000480001.

Il Comune tuttavia precisa di non aver ricevuto ancora notizia dell'esito alla data di riscontro al supplemento istruttorio richiesto della Sezione (25 maggio 2022).

12.7.3 Comune di Comacchio

Il Comune di Comacchio ha comunicato, con nota del 29 aprile 2022 (prot. Cdc 1947), i seguenti dati afferenti ai **progetti candidati**, in base al d.m. del Ministero dell'Interno del 8 gennaio 2022⁵³, a valere sui fondi PNRR per il rinnovo della rete stradale comunale e provinciale:

- demolizione e rifacimento, per ragioni di sicurezza, del ponte posto in Viale degli Etruschi al Lido di Spina in Comacchio;

- demolizione e rifacimento, per ragioni di sicurezza, del ponte posto tra la Via della Posta Vecchia / Via Valle Capre e la Via della Corriera Antica al Lido degli Estensi in Comacchio.

Con riferimento al rinnovo della rete stradale comunale e provinciale è stato **ricosciuto un contributo** nell'ambito della:

Missione 5" inclusione e coesione", Componente 2 "infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore", Investimento 2.1 "investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale":

- **euro 4.980.000,00** (finanziamento parziale poiché l'opera, il cui costo complessivo è pari a 5.000.000,00 di euro, è cofinanziata per 20.000,00 euro⁵⁴) per il progetto, ammesso a contributo, denominato "Rigenerazione Urbana Comacchio - Via Mazzini - Centro Storico e Cittadella dello Sport", CUP D54E21000260001, candidato ai sensi dell'art. 1, commi 42 e seguenti, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, e del d.p.c.m. del 21 gennaio 2021, le cui risorse sono confluite nell'ambito del PNRR.

Il Comune, in qualità di ente beneficiario del contributo, è tenuto a rispettare i seguenti traguardi e obiettivi:

Milestone/traguardi:

- entro il terzo trimestre 2021 attivazione della procedura di selezione degli investimenti in progetti di rigenerazione urbana volti a ridurre situazioni di emarginazione degrado sociale (Q3 2021, M-ITA);
- notifica di tutti gli appalti pubblici assegnati ad almeno 300 comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti per investimenti nella rigenerazione urbana al fine di ridurre le situazioni di emarginazione e degrado sociale con progetti in linea con il dispositivo di ripresa e resilienza

⁵³ d.m. del 8 gennaio 2022 pubblicato in G.U. Serie Generale n. 11 del 15 gennaio 2022.

⁵⁴ (fonte: Allegato 1 - Interventi ammessi, d.m. 4 aprile 2022 Dipartimento per gli Affari interni e Territoriali del Ministero dell'Interno di concerto con il Dipartimento per gli Affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri).

(RRF) ed il principio "non arrecare un danno significativo" (DNSH) entro il primo trimestre 2022 Q1 2021, M-UE;

- aggiudicazione degli appalti pubblici entro il 30 luglio 2023 (tenuto conto delle condizionalità del PNRR Q3 2023 M-ITA Aggiudicazione degli appalti pubblici da parte dei Comuni beneficiari entro il terzo trimestre 2023);

Target/Obiettivi:

- entro il 30 settembre 2024 pagamento di almeno il 30 per cento delle opere, la cui verifica avverrà sulla base degli stati di avanzamento lavori o delle spese maturate dall'ente, così come risultanti dal sistema di «Monitoraggio delle opere pubbliche» della «Banca dati delle pubbliche amministrazioni-BDAP» di cui al Decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando le opere sotto la voce «PNRR-M5C2-I2.1: Investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale» (Q4 2024, T-ITA);
- il termine finale, entro il quale, ai sensi del decreto, dovrà essere trasmesso il certificato di regolare esecuzione ovvero il certificato di collaudo rilasciato dal direttore dei lavori, è il 31 marzo 2026, in linea con il termine di conclusione e con la condizionalità del PNRR per cui almeno 300 progetti, presentati dai comuni con più di 15.000 abitanti, riguardanti almeno un milione di metri quadrati di superficie relativa agli interventi di rigenerazione urbana, devono essere completati entro il secondo trimestre 2026 (Q2 2026, T-UE).

Il contributo di euro 4.980.000,00, come già evidenziato, è da considerarsi aggiuntivo rispetto alle risorse stanziare dall'Ente.

12.7.4 Comune di Ferrara

In sede istruttoria, il Comune, per quanto riguarda le risorse assegnate al Servizio mobilità, traffico e sosta e al Servizio infrastrutture, decoro, manutenzione urbana e verde ha comunicato i seguenti progetti in via di attuazione.

- **Euro 7.045.780,00** assegnati dal MIMS con d.m. 530 del 2021 per progetto di rinnovo parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli ad emissione zero, con alimentazione elettrica o ad idrogeno e realizzazione delle relative infrastrutture. L'intervento rientra nell'ambito della

Missione 2, Componente 2 "Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", Investimento 4.4 "Rinnovo flotte e treni verdi", CUP: G17H03000130001.

Milestone/target

Dall'allegato 1 al richiamato decreto 530/2021 risultano per il Comune di Ferrara, quale Comune ad alto inquinamento di PM10 e biossido di azoto, i seguenti obiettivi:

obiettivo PNRR obbligatorio al 31/12/2024, n. minimo di 3 autobus da acquistare;

obiettivo complessivo obbligatorio del PNRR al 30 giugno 2026, n. minimo di 10 autobus da acquistare con entrata in servizio.

- **Euro 2.412.799,00** per la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili, erogati dal MIMS con d.m. n. 509/2021 nell'ambito della

Missione 2, Componente 2 "Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", Investimento 4.1 "Rafforzamento Mobilità ciclistica", sub-investimento "Ciclovie Urbane", CUP B71B22000920001.

Milestone/target

Dall'allegato 1 al richiamato decreto n. 509/2021 risultano per il Comune di Ferrara, quale Comune sede universitaria, i seguenti obiettivi:

obiettivo PNRR obbligatorio entro 31 dicembre 2023, n. 3 km di piste ciclabili;

obiettivo PNRR obbligatorio al 30 giugno 2026, n. 6 km di piste ciclabili;

obiettivo PNRR complessivo da realizzare, n. 9 km di piste ciclabili.

Al medesimo ente sono state inoltre assegnate le ulteriori risorse appreso indicate, con Decreto del Ministero dell'Interno del 4 aprile 2022, di scorrimento della graduatoria ed erogazione dei contributi per investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale, previsti dall'art. 1, c. 42, della legge n.160/2019 e confluiti nel PNRR

Missione 5, Componente 2 "Inclusione e Coesione ", Investimenti 2.1 "Investimenti in progetti di Rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale":

- **Euro 4.850.000,00** per accesso nord-ovest della città, riqualificazione, ricucitura e miglioramento del decoro urbano erogati dal Ministero dell'Interno nell'ambito della

Missione 5, Componente 2, Investimento 2.1 "Investimenti in progetti di Rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale", CUP B77H21002080001.

- **Euro 1.500.000,00** per accesso est della città - Riqualificazione, ricucitura e miglioramento del decoro urbano, assegnati da Ministero dell'Interno nell'ambito della

Missione 5, Componente 2 , Investimento 2.1 "Investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale", CUP B77H21002070001.

Milestone/target

Il termine per l'affidamento dei lavori, che coincide con la data di stipula del contratto: 30 luglio 2023.
Termine intermedio, entro il quale i Comuni beneficiari dovranno aver realizzato (pagato) almeno una percentuale pari al 30 per cento delle opere, pena la revoca totale del contributo assegnato: 30 settembre 2024;

termine finale, entro il quale dovrà essere trasmesso il certificato di regolare esecuzione ovvero il certificato di collaudo rilasciato per i lavori dal direttore dei lavori: 31 marzo 2026, in linea con il termine di conclusione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Infine il Comune indica le risorse assegnate e finanziate integralmente (delle quali ha già ottenuto il 20 per cento) con decreto del Ministero dell'Interno del 8 novembre 2021 a seguito di scorrimento graduatoria di cui al d.m. 23 febbraio 2021, come rettificato dal DM 25 agosto 2021; si tratta di interventi previsti in base alla legge n. 145/2018 "Contributi per la realizzazione di opere pubbliche per la messa in sicurezza di edifici del territorio", confluiti successivamente nel PNRR e in particolare nella Missione 2, Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei comuni"

- **Euro 800.000,00** per ponte di via Trenti - via Bonzagni, programma di manutenzione ponti ed opere d'arte, CUP B73D20000010004.
- **Euro 200.000,00** per manutenzione straordinaria ponte di via Stefano Trenti, CUP B77H20000660004.
- **Euro 250.000,00** per manutenzione straordinaria ponte di Spinazzino, CUP B77H20002310004.
- **Euro 290.000,00** per manutenzione straordinaria del ponte di via Motta e via Saccona, CUP: B77H20002300004.
- **Euro 250.000,00** per manutenzione straordinaria ponte di via Sabbiosa e via Panigalli, CUP: B77H20002290004.

- **Euro 300.000,00** per manutenzione straordinaria barriere stradali sui cavalcavia in attraversamento della rete ferroviaria del territorio comunale, CUP B77H20002320004.
- **Euro 300.000,00** per manutenzione straordinaria barriere stradali sui cavalcavia in attraversamento della rete ferroviaria del territorio comunale, CUP B77H20000700004.

Milestone/target

Data di avvio dei lavori indicata dall'ente: entro 8 settembre 2022.

Si ricorda che, ai sensi del c. 143 dell' articolo 1 della l. n.145/2019, "l'ente beneficiario del contributo (...) è tenuto ad affidare i lavori per la realizzazione delle opere pubbliche entro i termini di seguito indicati: a) per le opere con costo fino a 100.000 euro l'affidamento dei lavori deve avvenire entro sei mesi; b) per le opere il cui costo è compreso tra 100.001 euro e 750.000 euro l'affidamento dei lavori deve avvenire entro dieci mesi; c) per le opere il cui costo è compreso tra 750.001 euro e 2.500.000 euro l'affidamento dei lavori deve avvenire entro quindici mesi; d) per le opere il cui costo è compreso tra 2.500.001 euro e 5.000.000 di euro l'affidamento dei lavori deve avvenire entro venti mesi". I predetti termini decorrono dalla pubblicazione (22 novembre 2021) in Gazzetta Ufficiale dell'avviso del d.m. del Ministero dell'Interno del 8 novembre 2021.

12.8 Comuni della Provincia di Modena

12.8.1 Comune di Carpi

In sede istruttoria, il Comune (Cdc prot. 1906 del 29 aprile 2022) ha comunicato di avere, ai sensi dell'art. 1, c. 139, della l. n.145/2018, investimenti finanziati e/o candidati per il rinnovo della rete stradale comunale e provinciale, in particolare per la messa in sicurezza del territorio 2021 (confluiti nella linea PNRR, Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni"), come da decreto del Dipartimento per gli affari interni e territoriali del Ministero dell'Interno - Direzione centrale per la finanza locale dell'8 novembre 2021).

Target e milestone

Il Comune riporta le scadenze indicate dal citato decreto ai sensi del quale i comuni beneficiari del contributo sono tenuti ad affidare i lavori per la realizzazione delle opere pubbliche entro i termini previsti dall'articolo 1, c. 143, legge n. 145 del 2018 a decorrere dalla data di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'avviso del decreto.

Euro 850.000,00 (di cui euro 650.000,00 a titolo di contributo ed euro 200.000,00 fondi comunali) per miglioramento strutturale e sismico della cavalcaferrovia di via Lama, CUP C92C20000220001.

Stato progetto: progettazione già avviata al momento della sussunzione nella linea PNRR, è in corso la progettazione esecutiva in corso al momento della risposta dell'ente alla nota istruttoria del magistrato.

Euro 1.800.000,00 (di cui euro 999.863,00 quale contributo ed euro 800.137,00 quali fondi comunali) per miglioramento strutturale e sismico del ponte di San Martino sul Secchia, CUP C92C20000230001.

Stato progetto: progettazione già avviata al momento della sussunzione nella linea PNRR, progettazione definitiva/ esecutiva in corso.

Il Comune, oltre agli investimenti per il rinnovo della rete stradale, indica, fra gli altri finanziamenti ricevuti, quello per la rigenerazione urbana 2021 assegnato con d.p.c.m. del 21 gennaio 2021 e DM del

Ministero dell'Interno del 4 aprile 2022 (confluito nella linea PNRR, M5 "Inclusione e coesione" C2 "Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore", Investimento 2.1 "Investimenti in progetti di rigenerazione urbana volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale" come da decreto del Ministero dell'Interno, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Ministero, delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile del 30 dicembre 2021):

Euro 1.540.000,00 (di cui euro 1.000.000,00 quale contributo ed euro 540.000,00 quali fondi comunali propri) per opere di viabilità complementare al nuovo Polo sportivo, CUP C91B21002880005.

Stato progetto: progettazione di fattibilità tecnico - economica.

Euro 800.000,00 (di cui euro 700.000,00 a titolo di contributo ed euro 100.000,00 quali fondi comunali propri) per la realizzazione di pista ciclopedonale di scavalcamento alla tangenziale Bruno Losi, CUP C91B19000070004.

Stato progetto: progettazione di fattibilità tecnico - economica.

Milestone/target

Aggiudicazione degli appalti pubblici da parte dei comuni beneficiari entro il terzo trimestre 2023; erogato almeno il 30 per cento degli importi totali degli interventi riferiti all'obiettivo finale entro il quarto trimestre 2024;

almeno 300 progetti completati, presentati dai comuni con più di 15.000 abitanti, riguardanti almeno un milione di metri quadrati di superficie relativa agli interventi di rigenerazione urbana, entro il secondo trimestre 2026.

Il Comune ha, inoltre, comunicato i seguenti due nuovi interventi, riguardanti il rifacimento di strade, candidati al bando del Ministero dell'Interno (decreto pubblicato in G.U. il 15 gennaio 2022) per la messa in sicurezza di edifici e territorio, ai sensi del richiamato comma 139 (annualità 2022) ad oggi non ancora confluiti in alcuna linea a valere sul PNRR e di cui ancora non sono state pubblicate graduatorie degli interventi ammessi:

Euro 1.650.000,00 (importo intervento e richiesta contributo) per manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza di un tratto di via Grilli nel territorio comunale di Carpi I stralcio, CUP C95F22000700001;

Euro 1.700.000,00 (importo intervento e richiesta contributo) per manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza di un tratto di via Griduzza nel territorio comunale I stralcio, CUP C95F22000710001.

L'Ente ha precisato che, ad oggi, per nessuno dei progetti summenzionati già ammessi a contributo, sono state assegnate somme a titolo di anticipazione.

12.8.2 Comune di Castelfranco Emilia

Il Sindaco del Comune di Castelfranco Emilia, con nota pervenuta il 29 aprile 2022 (prot. Cdc 1936), ha elencato le richieste di assegnazione di contributi per l'esercizio 2022 per interventi riferiti a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio (ai sensi della l. n.145/2018, c. 139):

- **Euro 1.000.000,00** per lavori di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza strade extraurbane in località Castelfranco Emilia CUP J15F22000070001;
- **Euro 1.000.000,00** per lavori di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di strade extraurbane in località Castelfranco Emilia CUP J15F22000070001;
- **Euro 1.000.000,00** per lavori di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di strade rurali in località Castelfranco Emilia CUP J15F22000090001;

- **Euro 500.000,00** per lavori di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di strade in via Muzza Corona CUP J15F22000100001.

Il Comune, tuttavia, ha precisato che ad oggi non sono ancora pervenute comunicazioni circa eventuali assegnazioni delle somme indicate.

12.8.3 Comune di Finale Emilia

Con nota a firma del Sindaco (nota prot. Cdc 2449 del 12 maggio 2022), il Comune ha rappresentato di aver partecipato al bando denominato "Assegnazione contributo erariale per interventi riferiti a rigenerazione urbana" di cui all'art. 1, c. 535, della l. n. 234/ 2021⁵⁵, per i seguenti importi e opere: **euro 851.155,92** (costo complessivo dell'opera) per la realizzazione di nuove piste ciclabili (via Seminario) a servizio dei nuovi poli scolastici nati a seguito del sisma 2012, CUP J77H22001730001. **euro 522.639,60** Codice CUP: J77H22001700001 per la manutenzione straordinaria della pista ciclabile ex Sefta via Abbà e Motto, della lunghezza di 8,9 km che collega due importanti centri abitati all'interno del Comune. Il Comune, in risposta al supplemento istruttorio della Sezione, ha tuttavia ha precisato come a tale data (25 maggio 2022) non avesse ancora certezza della accettazione o meno della richiesta del contributo.

12.8.4 Comune di Fiorano Modenese

Il Sindaco del Comune di Fiorano modenese, con nota del 29 aprile 2022 (prot. Cdc 1907), ha trasmesso i seguenti dati riferiti a progetti e investimenti finanziati a valere sul PNRR:

- A) Finanziamento di euro 150.000,00**, in sostituzione di risorse già stanziato dal Comune, per il ripristino della percorribilità della strada comunale via Nuova del Gazzolo, CUP G87H20000110004. Le risorse sono state assegnate ai sensi del d.m. del 8 novembre 2021 del Dipartimento per gli affari interni e territoriali del Ministero dell'Interno per investimenti relativi a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio, per l'anno 2021, previsti dall'art. 1, c. 139, della legge n. 145/2018 e confluiti nel PNRR nell'ambito della:

Missione 2, Componente 4, Investimento 2.2,

Milestone/Target

- Approvazione progetto esecutivo con delibera Giunta comunale n. 123 del 28 ottobre 2021;
- affidamento lavori con atto determinativo n. 571 del 13 dicembre 2021;
- contratto lavori in data 13 aprile 2022;
- esecuzione entro il 31 dicembre 2022.

⁵⁵ Con d.m. del 21 febbraio 2022 il Ministero dell'Interno ha previsto che "Per l'annualità 2022, hanno facoltà di richiedere i contributi per investimenti in progetti di rigenerazione urbana di cui all'art. 1, comma 534, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, presentando apposita domanda al Ministero dell'Interno - Dipartimento per gli affari interni e territoriali - Direzione centrale per la finanza locale, (...) b) i comuni che non risultano beneficiari delle risorse attribuite con il decreto del Ministero dell'Interno, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 30 dicembre 2021, nel limite massimo della differenza tra gli importi previsti dall'art. 2, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 gennaio 2021 e le risorse attribuite dal predetto decreto interministeriale del 30 dicembre 2021. Nel caso di scorrimento della graduatoria delle opere ammissibili e non finanziate di cui al decreto interministeriale 30 dicembre 2021 - allegato 2 -, i comuni interessati possono presentare domanda nel limite massimo della differenza tra gli importi previsti dall'art. 2, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 gennaio 2021 e le risorse attribuite con il decreto di scorrimento".

L'intervento è finalizzato al ripristino della viabilità di via Nuova del Gazzolo, nei pressi della località Villa a Nirano, dove si è verificato un evento franoso che da valle ha interessato il corpo stradale, comportando l'interruzione totale della strada.

- B) Finanziamento di euro 180.000,00**, in sostituzione di quota parte di risorse già stanziata dal Comune, per investimenti previsti sempre dalla legge di bilancio 2019 e confluiti nel PNRR e in particolare per la messa in sicurezza del ponte sul torrente Fossa in via Ghiarella, località Spezzano di Fiorano modenese, CUP G87H20000440005.

L'intervento rientra nella Missione 2, Componente 4, Investimento 2.2.

Milestone/Target

- Approvazione progetto definitivo con delibera di giunta comunale n. 135 del 17 dicembre 2020;
- verifica progetto esecutivo il 1 aprile 2022;
- validazione progetto esecutivo il 4 aprile 2022;
- esecuzione entro il 31 dicembre 2022;

L'intervento è finalizzato alla messa in sicurezza del ponte sul torrente Fossa ed è volto a garantire la viabilità senza limitazione di portata.

12.8.5 Comune di Modena

In sede istruttoria, il Dirigente del Settore Pianificazione e sostenibilità urbana del Comune di Modena, con nota del 22 aprile 2022 (prot. Cdc 1904) ha fornito le seguenti informazioni:

A) con Decreto del MIMS n. 509 del 15 dicembre 2021 sono stati assegnati

Euro 2.023.543,00 per la realizzazione di 5,8 km di piste ciclabili e, in particolare:

- della "Nuova rete ciclabile di interconnessione tra polo ospedaliero - universitario e tecnopolo con terminal intermodale Gottardi", estensione 3,65 km, per un importo complessivo pari a € 623.543,00, CUP D91B22000920001;
- della "Dorsale ciclabile Modena Nord - riconnessione servizi universitari Via Cavazza" per un importo complessivo pari a €1.400.000,00, estensione 2,3 km, CUP D91B22000930001.

Entrambi gli interventi rientrano nell'ambito della

Missione 2, Componente 2, Investimento 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica", sub-investimento "Ciclovie urbane".

Milestone e Target

Il Comune deve garantire la realizzazione complessiva, con le risorse assegnate e con le ulteriori risorse indicate alla lettera B), di 8 km di piste ciclabili e in particolare di:

- 3 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane entro il 31 dicembre 2023;
- 5 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane entro il 30 giugno 2026.

Data di avvio del progetto/investimento: 2022.

B) con Decreto del MIT n. 344/2020 sono state assegnate al Comune ulteriori risorse pari a **euro 911.011,11**, confluiti nel PNRR, per la realizzazione, fra gli altri interventi finanziati, anche di 2,2 km di piste ciclabili necessarie per raggiungere i target (8 Km), previsti dal PNRR e dal d.m. n. 509/2021, e in particolare:

- ciclabile Nonantolana esterna Torrazzi-SERT, CUP D91B20002030001;
- ciclabile S. Cataldo;
- zone 30 Gavasseti Cialdini, CUP D91B20002020001;
- deposito protetto Novi Sad.

Tali interventi rientrano nell'ambito della Missione 2, Componente 2, Investimento 4.1 "Rafforzamento della mobilità ciclistica".

Data di avvio del progetto/investimento: 2021.

C) **PINQUA** (Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare), che prevede la realizzazione di interventi relativi alla qualità abitativa, tra i quali si riportano in questa sede quelli inerenti il rafforzamento della mobilità ciclabile entro il 2026, ha visto assegnate da parte del MIMS all'Ente **risorse aggiuntive per l'importo di euro 964.192,65** (su un costo complessivo di euro 1.000.000,00, cofinanziato tramite risorse comunali per euro 35.807,35) per la realizzazione del seguente intervento, CUP: D91B21000860001:

- ciclabile via Nonantolana (tratto interno);
- riconnessione Nonantolana - Gramsci/Canaletto.

Il programma PINQUA, nel suo complesso, è inserito nella Missione 5, Componente 2, Investimento 2.3 "Programma innovativo della qualità dell'abitare".

La data di avvio del progetto è indicata nel 2021.

Milestone e target

Riguardano l'intero Programma "Modena. Abitare dopo la pandemia: la città nel quartiere" e il PINQUA.

D) Con Decreto del MIMS n. 530 del 23 dicembre 2021 sono state assegnate al Comune risorse aggiuntive, rispetto a quelle già riconosciute per il rinnovo del parco mezzi (d.m. n.234/2020 e d.m. n.71/2021), per

euro 8.268.448,00⁵⁶ per il rinnovo delle flotte bus, CUP H90J22000000001.

Tale intervento rientra nella Missione 2, Componente 2, Investimento 4.4 "Rinnovo flotte bus, treni verdi" sub-investimento 4.4.1 "Bus".

Milestone e target

Il Comune di Modena deve garantire, con le risorse assegnate, di;

- acquistare minimo 3 autobus entro il 31 dicembre 2024;
- acquistare e far entrare in servizio almeno 12 autobus entro il 30 giugno 2026.

Data di avvio del progetto: 2022.

12.8.6 Comune di Sassuolo

Il Comune, come emerge dalla nota del 29 aprile 2022 (prot. Cdc 1894), è risultato assegnatario, con Decreto del Direttore Centrale per la finanza locale dell'8 novembre 2021, dei contributi *ex art. 1, c. 139*, della l. n.145/2018 per le opere di messa in sicurezza del Ponte della Veggia (progetto condiviso con il Comune di Casalgrande, in quanto il ponte insiste sui territori di entrambi i comuni), le cui risorse sono confluite nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), in particolare nella seguente linea progettuale:

Missione2, Componente 4, Investimento 2.2. "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni".

Gli importi attualmente assegnati (All. A del Decreto del Direttore Centrale per la finanza locale 08 novembre 2021, pag. 27) ammontano:

⁵⁶ Il Comune ha inviato la scheda tecnica ai sensi del Bando che prevede una richiesta di finanziamento per euro 8.268.488,00 per mezzi a idrogeno (e relative infrastrutture) e la segnalazione di un eventuale fabbisogno aggiuntivo di euro 11.050.000,00, con la medesima destinazione.

- per la quota di competenza del Comune di Sassuolo ad euro 2.940.313,06, CUP B87H17001720004;

- per la quota di competenza del Comune di Casalgrande ad euro 2.500.000,00, CUP I57H19002580005;

relativamente ai quali risultano, ad oggi, corrisposte le seguenti anticipazioni:

- Euro 588.062,61 corrispondente all'anticipazione del 20 per cento, erogato in data 14 aprile 2022 al Comune di Sassuolo;

- Euro 500.000,00 corrispondente all'anticipazione del 20 per cento, erogato in data 14 aprile 2022 al Comune di Casalgrande.

Il progetto è inoltre stato candidato dal Comune di Sassuolo al bando per l'assegnazione di contributo sulla progettazione per l'annualità 2020, di cui all'articolo 1, commi da 51 a 58, della richiamata legge 27 dicembre 2019 n. 160, assegnato con decreto Ministero dell'Interno del 07 dicembre 2020 ed erogato al 100 per cento al Comune di Sassuolo il 15 febbraio 2021, per l'importo di euro 81.678,00.

Il Comune di Sassuolo ed il Comune di Casalgrande, nella fase iniziale del progetto avviato il 18 febbraio 2019, avevano stanziato ciascuno euro 150.000,00 quale quota a proprio carico per la realizzazione dello stesso a seguito di convenzione tra i due enti. Sul CUP B87H17001720004 sono già state effettuate numerose attività di indagine, verifica strutturale e monitoraggio, propedeutiche ai lavori sul ponte. Tra queste, con CIG 8739455A68, è stata indetta gara a procedura aperta per l'appalto del servizio di progettazione definitiva ed esecutiva, affidato con CIG derivato 8934545BC4.

12.8.7 Comune di Vignola

Il Comune di Vignola (con nota prot. Cdc n. 2417 del 11 maggio 2022) ha comunicato di aver ricevuto dal Ministero dell'Interno l'assegnazione delle seguenti risorse:

- A) Euro 975.826,000** per la realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra via Frignanese e tangenziale ovest con nuovo tratto di ciclopedonale lungo la tangenziale ovest fino a via Repubblica, CUP F51B20000200004, in base alla l. n.160/2019 art. 1 c. 42 e con decreto 30 dicembre 2021, nell'ambito della

Missione 5 componente 2 investimento 2.1.

Data di avvio 20 dicembre 2022.

Milestone

Aggiudicazione appalto entro il I trimestre 2023;

Target

30 per cento erogazione primo acconto entro IV trimestre 2024;

progetto completato entro II trimestre 2026.

- B) Euro 876.000,00** per la riqualificazione urbana del nodo viario tra via di Mezzo/via Plessi/via per Spilamberto con innesto alla ciclabile su via Modenese e nuova pista ciclopedonale su via A. Plessi, CUP F51B21001580005, in base alla l. 160/2019, art. 1 c. 42, e finanziati con decreto del 30 dicembre 2021. Detto intervento rientra nella

Missione 5, Componente 2, Investimento 2.1.

Data di avvio del progetto: 1° marzo 2023

Milestone

Aggiudicazione appalto entro il I trimestre 2023.

Target

30 per cento erogazione primo acconto entro IV trimestre 2024;
progetto completato entro II trimestre 2026.

c) Euro 350.000,00 per la messa in sicurezza di via Plessi, da via XXV Aprile a via per Spilamberto nel tratto da via XXV Aprile a via Raffaello Sanzio, CUP F51B18000280004, in base alla l. n. 145/2018 art. 1 c. 139, e con decreto del 08 novembre 2021, nell'ambito della Missione 2, Componente 4, Investimento 2.2.

Data di avvio: 10 dicembre 2022.

Milestone/target

Affidamento appalto entro il 21 dicembre 2022 + 3 mesi (comunicato n. 2 del 28 febbraio 2022 Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali).

Completamento progetto entro il 28 febbraio 2026.

12.9 Comuni della Provincia di Piacenza

12.9.1 Comune di Piacenza

Il Sindaco del Comune di Piacenza, in risposta alla richiesta istruttoria (nota del 20 aprile prot. Cdc n. 1892 del 29 aprile 2022, ha trasmesso una tabella esplicativa dei bandi ai quali ha partecipato per l'assegnazione di finanziamenti, a valere sul PNRR, relativi a investimenti nell'ambito del trasporto pubblico locale, dalla quale risulta che l'ente si è visto assegnare dal MIMS:

Euro 368.777,22 (di cui il Comune ha introitato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, l'importo di euro 158.906,10 relativo al primo acconto del finanziamento) per la realizzazione di ciclovie urbane, CUP E31B20000900001, risorse assegnate con d.m. n. 344 del 12 agosto 2020⁵⁷ e confluite nel PNRR, per effetto del d.m. n. 509/2021, in particolare nell'ambito della Missione 2, Componente 2, Investimento 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica", sub-investimento a) "Ciclovie urbane".

Data di avvio del progetto: 22 dicembre 2021 (con determina dirigenziale n. 3202 di pari data).

⁵⁷ Decreto ministeriale 12 agosto 2020, n. 344 di "Ripartizione delle risorse per la progettazione e realizzazione di ciclostazioni e interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina" con il quale sono state assegnate delle risorse a valere sulla legge n.208/2015 (autorizzazione di spesa recata dall'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, e successivamente rifinanziata per l'anno 2020 e 2021), per la progettazione e realizzazione - da parte di Città metropolitane, Comuni capoluogo di Città metropolitane, Comuni capoluogo di Regione o di Provincia, Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti e Comuni di cui all'articolo 3, comma 2 del medesimo decreto - di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, quali l'ampliamento della rete ciclabile e la realizzazione di corsie ciclabili, effettuati in coerenza con i relativi aspetti urbani degli strumenti di programmazione regionale, i Piani urbani mobilità sostenibile (PUMS) e i Piani urbani della mobilità ciclistica denominati "biciplan", qualora adottati, al fine di far fronte all'incremento elevato della medesima mobilità a seguito delle misure adottate per limitare gli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

Il d.m. n.344 del 12 agosto 2020 è stato successivamente modificato, da ultimo, dal d.m. n. 83 del 5 aprile 2022 che ha allineato i termini previsti dal primo decreto ai termini previsti dal PNRR per la realizzazione degli interventi.

In particolare, il decreto 83 del 5 aprile 2022, nel modificare il precedente d.m. n.344/2020, prevede che gli enti locali beneficiari delle risorse provvedono alla **realizzazione degli interventi entro il 31 dicembre 2023**.

Tale modifica si è resa necessaria considerato che il comma 3, dell'articolo 1 del decreto n. 509/2021 (decreto che dispone il riparto delle risorse del PNRR per nuovi progetti per un importo di 150 milioni di euro - al netto delle risorse per progetti in essere) prevede che gli interventi da realizzare, dallo stesso finanziati unitamente a quelli finanziati con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 12 agosto 2020, n. 344, a valere sulla legge 28 dicembre 2015, n. 208, e successivi rifinanziamenti, dovranno garantire la realizzazione di 200 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane, in comuni con più di 50.000 abitanti, entro il 31 dicembre 2023 e ulteriori 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane entro il 30 giugno 2026.

Milestone e target

l'ente riferisce che, in coerenza con il PUMS comunale, saranno realizzate ciclabili aggiuntive per + 1200 m e + 400 m (rif. C04 e C05 del PUMS).

Euro 26.500.000,00 destinati al trasporto rapido di massa (TRM), CUP E31J19000030001, per l'assegnazione dei quali il Comune ha presentato istanza, nel mese di gennaio del 2020, ai sensi dell'art. 1 c. 95 l. n. 145/18 e che sono poi confluiti nel PNRR. Tale intervento rientra, in particolare, nella Missione 2, Componente 2, Investimento 4.2 "Sviluppo trasporto rapido di massa"

Milestone e target

Carico massimo linee di almeno 900 pass/h/direzione;
velocità commerciali non inferiori ai 13 km/h;
sede stradale dedicata per almeno il 70 per cento della lunghezza.

Il Comune, con nota integrativa del 9 giugno 2022, ha riferito di non aver ad oggi avuto conferma di tale finanziamento.

C) Euro 6.916.103,00, per il rinnovo flotte bus, CUP H30J22000010001, assegnati con d.m. 530 del 23 dicembre 2021 nell'ambito della Missione 2, Componente 2, Investimento 4.4 "Rinnovo flotte bus, treni verdi", sub-investimento 4.4.1 "Bus".

Data di avvio del progetto: 31 dicembre 2023.

Milestone/ target

10 autobus elettrici e infrastrutture di supporto alimentazione da acquistare con entrata in servizio entro il 30 giugno 2026 come risulta dall'allegato 1 al d.m. 530 emanato dal MIMS il 23 dicembre 2021 (di cui n. 3 da acquistare entro il 31 dicembre 2024).

12.10 Comuni della Provincia di Parma

12.10.1 Comune di Fidenza

Il Comune di Fidenza (nota Cdc prot. 1935 del 29 aprile 2022) ha ricevuto con decreto del Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali del Ministero dell'Interno Direzione Centrale per la finanza locale, del 8 novembre 2021, contributi in base all'art. 1, c. 139 e ss., della Legge n. 145/2018, per un importo pari a euro 1.700.000,00 destinati alle seguenti opere:

- **Euro 800.000,00** per la manutenzione straordinaria delle strade comunali, CUP B57H19001610001⁵⁸;
- **Euro 900.000,00** per la manutenzione straordinaria dei ponti comunali, CUP B57H19001590001⁵⁹.

Tali interventi sono confluiti, come riferito dal Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali nel comunicato n. 2 del 28 febbraio 2022, all'interno della

⁵⁸ Il Comune ha evidenziato che, con determinazione dirigenziale n. 252 del 26 marzo 2022, è stato conferito l'incarico per la redazione del progetto di fattibilità tecnica economica e del progetto definitivo-esecutivo.

⁵⁹ Il Comune, con determinazione dirigenziale n. 324 del 15 aprile 2022, ha conferito alla società AP&P Alessio Pipinato & partners *Architectural Engineering* s.r.l. l'incarico per l'ispezione di 20 manufatti con fornitura di software e ispezioni di livello 0, 1 e 2 di cui alle linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti.

Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei comuni".

Data di avvio dei lavori ipotizzata per il primo intervento: settembre 2022;

data di avvio dei lavori ipotizzata per il secondo intervento: aprile 2023.

12.10.2 Comune di Parma

In sede istruttoria, il Sindaco del Comune di Parma, con nota del 29 aprile 2022 (prot. Cdc 1899) ha precisato di aver ricevuto i seguenti finanziamenti a valere sul PNRR:

con Decreto n. 509 del MIMS del 15 dicembre 2021

Euro 2.262.602,00 quali risorse aggiuntive per l'intervento su ciclovie urbane, CUP I91B22000680001, assegnate a seguito di manifestazione di interesse trasmessa al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili il 7 febbraio 2022 nell'ambito della:

Missione 2, Componente 2, Investimento 4.1 "rafforzamento della mobilità ciclistica"

Obiettivo

Avvio del progetto entro il 31 dicembre 2022;

9 km piste ciclabili entro il 30 giugno 2026 (di cui 3 km entro 31 dicembre 2023).

con Decreto MIMS n. 530 del 23 dicembre 2021

Euro 8.558.677,00 quali risorse aggiuntive per rinnovo flotte bus, CUP E90J22000000001, assegnate a seguito di manifestazione di interesse trasmessa al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile il 22 febbraio 2022 nell'ambito della:

Missione 2, Componente 2, sub investimento 4.1 "Rinnovo flotte bus"

Obiettivo

Avvio del progetto entro il 31 dicembre 2022;

12 mezzi elettrici entro 30 giugno 2026 (di cui 3 entro 31 dicembre 2024) e infrastruttura di ricarica mezzi elettrici.

12.11 Comuni della Provincia di Ravenna

12.11.1 Comune di Bagnacavallo

Il Comune di Bagnacavallo (nota pervenuta il 28 aprile 2022 prot. Cdc 1870) ha candidato l'intervento di messa in sicurezza e consolidamento di tratti della viabilità comunale per un importo complessivo di euro 770.000,00, al fine dell'ammissione ai contributi previsti dal Decreto del Ministero dell'Interno del 8 gennaio 2022.

L'Ente ha evidenziato che "a tutt'oggi, non sono ancora pervenuti riscontri in merito alla candidatura presentata".

12.11.2 Comune di Cervia

Il Comune di Cervia risulta assegnatario, secondo il contenuto della nota del 29 aprile (prot. Cdc 1890) a firma del responsabile dei lavori pubblici, del finanziamento del Ministero dell'Interno per gli

interventi di rigenerazione urbana ai sensi del d.p.c.m. 21 gennaio 2021 e in forza della legge n. 160/2019.

Con decreto del Ministero dell'Interno del 30 dicembre 2021 l'intervento è stato **ammesso a finanziamento** per il seguente importo:

Euro 5.000.000,00 (il complessivo costo di euro 5.010.900,00 è cofinanziato per 10.900,00 euro⁶⁰) nell'ambito della seguente missione del PNRR:

Missione 5 "Inclusione e coesione", Componente 2 "Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore", Investimento, 2.1 "Investimenti in progetti di rigenerazione urbana volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale".

L'intervento ha ad oggetto: "Riqualificazione e rigenerazione urbana del *Waterfront* di Pinarella Tagliata", CUP E87H21002400001.

L'intervento prevede, tra le altre, opere tese a:

- migliorare le dotazioni infrastrutturali a favore delle attività economiche, a partire dalla mobilità, comprendendo in essi il sistema dei parcheggi, degli accessi, dell'approvvigionamento, con interventi sulla viabilità per rafforzare i fattori di sicurezza e sostenibilità ambientale;
- riqualificare il comparto un tempo destinato alle colonie, rifunzionalizzando le aree e gli edifici in termini di sostenibilità, eliminando il degrado anche attraverso l'utilizzo di destinazioni innovative;
- realizzare un percorso ciclo-pedonale di collegamento tra aree verdi pubbliche, aree residenziali e commerciali, favorendo la mobilità dolce.

Milestone/target

Per tale intervento sono previste le seguenti scadenze:

- termine per affidamento lavori: 30 settembre 2023
- termine per la realizzazione del 30 per cento delle opere: 31 marzo 2024
- termine finale con presentazione di C.R.E. o certificato di collaudo: 31 marzo 2026.

Alle risorse assegnate si aggiungono le spese, coperte da finanziamento comunale, per i servizi di ingegneria inerenti alla progettazione preliminare, definitiva e servizi correlati, stimate in euro 70.207,45 comprensivi di oneri previdenziali (4 per cento) e IVA (22 per cento) oggetto di procedura di affidamento in fase di avvio.

L'Ente rappresenta di essere, inoltre, in attesa di conferma di assegnazione del finanziamento di cui al d.l. n. 59 del 06 maggio 2021⁶¹, convertito in l. n. 101 del 01 luglio 2021, recante "Misure urgenti relative al fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti".

Viene segnalato, anche, l'intervento "Ciclabile anello del sale"⁶² per l'importo di

Euro 2.400.000,00, inserito nell'ambito del "Progetto integrato per il potenziamento dell'interattività turistica del delta del Po, ricompreso nel Piano Nazionale per gli investimenti complementari al PNRR approvato con D.L. 06 maggio 2021 n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021 n. 121 - individuazione interventi e soggetti attuatori" per la cui attuazione la Giunta della Regione Emilia Romagna, con delibera n. 508 del 04 aprile 2022, ha approvato il Documento di strategia condivisa tra le Regioni Emilia-Romagna e Veneto e gli enti Regionali del Parco del Delta del Po.

⁶⁰ fonte: d.m. del Ministero dell'Interno del 30 dicembre 2021, allegato 1

⁶¹ Il d.l. n.59/2021 contiene il Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR.

⁶² Il progetto è collocato nella Stazione Pineta di Classe e Saline di Cervia del Parco regionale del Delta del Po Emilia-Romagna.

Tale intervento prevede la realizzazione di un percorso ciclabile lungo il perimetro della Salina di Cervia che si integra con ulteriori interventi, in corso o in fase di avvio, di collegamento con il centro cittadino.

12.11.3 Comune di Lugo

Il Comune, in sede istruttoria (nota prot. Cdc 2576 del 19 maggio e successiva integrazione del 25 maggio 2022), ha comunicato di essere risultato assegnatario delle seguenti risorse dal **Ministero dell'Interno**:

Euro 130.000,00 importo erogato (a fronte di un importo progetto e di un importo contributo a fondo perduto indicati rispettivamente in euro 260.000,00) per lavori di completa demolizione e ricostruzione del ponte di via Runzi, ponticello sullo scolo consorziale tratturo, via Runzi, CUP B45F21000470001, in seguito alla partecipazione al bando/avviso di cui al Decreto 11 novembre 2020. Si tratta di interventi di rigenerazione urbana previsti in base alla l. n.160/2019, art. 1 commi 29 e seguenti, confluite nel PNRR, nella

Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni".

L'intervento è previsto nel Programma Triennale dei Lavori Pubblici e sin dall'origine finanziato con contributo dello Stato.

Data avvio progetto: contratto stipulato il 07 ottobre 2021, verbale inizio lavori 14 settembre 2021.

Milestone/target

Aggiudicazione entro il 15 settembre 2021.

Euro 100.000,00 importo erogato (a fronte di un importo progetto e di un importo contributo a fondo perduto indicati rispettivamente in euro 500.000,00) per manutenzione straordinaria di strade comunali in vari punti del Comune e funzionalità dei marciapiedi (esercizio 2021), CUP B47H19003670004, in base al bando/avviso di cui al Decreto del 05 agosto 2020. L'intervento, di messa in sicurezza del patrimonio e territorio, già previsto dalla l. n. 145/2018, co. 139, è confluito nel PNRR, nella Missione 2, Componente 4, Investimento 2.2.

ed è previsto nel Programma Triennale dei Lavori Pubblici, finanziato con Contributo dello Stato sin dall'origine.

Milestone/target

Aggiudicazione entro il 20 luglio 2022

Euro 600.000,00 di contributo a fondo perduto (a fronte di un progetto di pari importo) per pista ciclabile di Villa San Martino, di 5 KM, a collegamento della frazione al capoluogo (via prov.le Bagnara, via Villa, via Sammartina, via della Ripe), progetto integrato di mobilità lenta, CUP B45F21000570004, in base al bando/avviso di cui al Decreto del 02 aprile 2021, intervento di rigenerazione urbana già previsto in base alla l. n. 160/2019 c. 42 e confluito nel PNRR, nella Missione 5, Componente 2, Investimento 2.1.

Si tratta di intervento già previsto nel Programma Triennale dei Lavori Pubblici e finanziato con contributo dello Stato sin dall'origine.

Milestone/target

Aggiudicazione entro il 30 luglio 2023;
30 per cento lavori entro il 30 settembre 2024;
fine lavori entro il 31 marzo 2026.

Euro 600.000,00 di contributo a fondo perduto (a fronte di un progetto di pari importo) per ristrutturazione del ponte pedonale della "Pungella", nell'ambito del progetto integrato di mobilità lenta che prevede la realizzazione della pista ciclabile a collegamento del percorso sul fiume Santerno al capoluogo attraverso la frazione di Villa San Martino, CUP B45F21000580004; il contributo è stato assegnato in base al bando/avviso di cui al Decreto del 02 aprile 2021.

Il progetto, già previsto quale intervento di rigenerazione urbana ai sensi della l. n.160/2019 c. 42, è successivamente confluito nel PNRR, in particolare nella Missione 5, Componente 2, Investimento 2.1., ed è previsto nel Programma Triennale dei Lavori Pubblici nonché finanziato con contributo dello Stato sin dall'origine.

Milestone/target

Aggiudicazione entro il 30 luglio 2023;
30 per cento lavori entro il 30 settembre 2024;
fine lavori entro il 31 marzo 2026.

12.11.4 Comune di Ravenna

Il Responsabile Servizi mobilità e viabilità del Comune di Ravenna, con nota inviata a riscontro della richiesta istruttoria (prot. Cdc 1910 del 29 aprile 2022) ha rappresentato che l'Ente, in data 21 febbraio 2022,

A) in base al decreto n. 530 del 23 dicembre 2021, ha richiesto al MIMS risorse a valere sul PNRR per l'importo di

Euro 6.996.379,00, quali risorse aggiuntive rispetto a risorse già stanziati o ricevute a titolo di contributo dal medesimo Ente, per l'intervento volto a sviluppare un trasporto locale più sostenibile, CUP C60J22000010001, nell'ambito della seguente missione:

Missione 2 "rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 2 "energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", Investimento 4.4. "rinnovo flotte bus, treni verdi".

Milestone/target

Minimo 3 autobus da acquistare entro il 31 dicembre 2024

Minimo di 10 autobus da acquistare entro il 30 giugno 2026 con entrata in servizio.

B) In seguito al comunicato del Ministero dell'Interno del 17 dicembre 2021, relativo all'utilizzo delle risorse relative ai contributi per interventi riferiti a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio (art. 1, commi 139 e ss., l. n.145/2018) e alle opere pubbliche per l'efficientamento energetico e sviluppo sostenibile (art.1, commi 29 ss., L. n.160/2019) confluiti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza il Comune ha richiesto risorse per interventi volti a prevenire e contrastare gli effetti del cambiamento climatico sui fenomeni di dissesto idrogeologico e sulla vulnerabilità del territorio, nell'ambito della seguente missione:

Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni".

Le risorse richieste e gli interventi cui sono destinate sono nello specifico:

Euro 1.300.000,00 per intervento di manutenzione straordinaria in via Trova - via Viazza, CUP C67H19001950004;

Euro 850.000,00 per interventi sui ponti sulla Via Baiona (a118 e a119), CUP C67H17000990004;

Euro 700.000,00 per intervento di manutenzione straordinaria Via Canale Magni, CUP C67H19001920004.

Milestone/target

Il Comune, richiesto di indicare i traguardi e gli obiettivi da perseguire per evitare la revoca dei suindicati finanziamenti, ha riferito che gli interventi, previsti nel programma triennale delle opere pubbliche, sono conclusi e le risorse richieste sono sostitutive di risorse già stanziati dall'Ente.

C) In base al già richiamato Decreto interministeriale n. 4 del 12 gennaio 2022⁶³, l'Ente è risultato assegnatario di risorse nell'ambito di intervento relativo allo sviluppo di un trasporto locale più sostenibile e in particolare alla progettazione della Ciclovia Adriatica, in quanto la Regione Emilia-Romagna ha indicato quale lotto prioritario il tratto Ravenna - Porto Corsini, ricadente interamente nel territorio comunale. Le risorse assegnate sono per complessivi

Euro 4.000.000,00 e si riferiscono all'intervento identificato dal CUP C61B22002280004⁶⁴

incluso nella seguente missione:

Missione 2 "rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 2 "energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", Investimento 4.1 "rafforzamento mobilità ciclistica".

L'intervento è previsto nel programma triennale delle opere pubbliche per l'annualità 2023, per un importo complessivo di 4.700.000,00 euro.

Le risorse hanno natura di sovvenzione e sono aggiuntive e in parte sostitutive di risorse già stanziati o ricevute a titolo di contributo dall'Ente.

Obiettivo:

10 km da realizzare entro il 30 giugno 2026.

D) L'Ente ha inoltre candidato a un bando 2021 del Ministero dell'Interno con scadenza 4 giugno 2021, quattro progetti risultando assegnatario delle relative risorse nell'ambito della seguente missione:

Missione 5 "Inclusione e coesione", Componente 2 "Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore", Investimento 2.1 "Investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale"

I progetti candidati e le relative risorse assegnate sono nello specifico i seguenti:

- **Euro 3.694.000,00** per stradelli retrodunali - Casalborsetti, Lido Adriano, Lido di Dante, Lido di Classe, Lido di Savio, - riqualificazione accessibilità e aree retrostanti agli stabilimenti balneari nei lidi del Comune di Ravenna 2° stralcio, CUP C61B19000420007;
- **Euro 4.011.000,00** per stradelli retrodunali - Marina Romea, Porto Corsini - riqualificazione accessibilità e aree retrostanti agli stabilimenti balneari nei lidi del Comune di Ravenna 3° stralcio, CUP C61J19000020007;
- **Euro 2.500.000,00** per intervento di completamento della riqualificazione accessibilità e aree retrostanti agli stabilimenti balneari CUP C67H21002480001;

⁶³ Emanato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro della Cultura e con il Ministro del Turismo.

⁶⁴ L'errato CUP indicato nel decreto 4 del 12 gennaio 2022 è stato rettificato dalla Regione Emilia-Romagna con lettera indirizzata al MIMS del 8 aprile 2022 (prot. 0356803.U).

- Euro 680.000,00 per percorso pedonale-ciclabile lungo viale Italia a Marina Romea, CUP C67H20001630004.

Gli interventi, ancora da avviare, sono previsti nel programma triennale delle opere pubbliche per l'annualità 2022, e le risorse sono sostitutive di risorse già stanziare o ricevute a titolo di contributo dall'Ente.

E) Il Comune ha infine indicato di aver candidato, in base al d.p.c.m. del 8 ottobre 2021⁶⁵, a un bando per due progetti rientranti nell'ambito della

Missione 1 "Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo", Componente 3 "Turismo e cultura 4.0", Investimento 1 "Patrimonio culturale per la prossima generazione".

In particolare, i progetti candidati e le relative risorse sono i seguenti:

- Euro 1.600.000,00 per la nuova costruzione di pista ciclo-pedonale in località Lido Adriano, CUP C61B22002350001;
- Euro 2.100.000,00 per la realizzazione nuova passerella ciclo-pedonale di collegamento tra gli abitati di Lido di Classe e Lido di Savio, CUP C61B22000570004.

Gli interventi sono previsti nel programma triennale delle opere pubbliche per le annualità 2022 e 2023 e le risorse sono sostitutive di risorse già stanziare o ricevute a titolo di contributo dall'Ente.

Per quanto riguarda **target** e **milestone** il Comune riferisce che" si fa generico riferimento a quanto stabilito per la linea di investimento di competenza, con vincolo di completamento degli interventi entro il 30 giugno 2026".

12.11.5 Unione dei comuni della Romagna Faentina

I comuni dell'Unione della Romagna Faentina, secondo quanto riportato nella nota del 16 maggio 2022 a firma della Dirigente del Settore dei lavori pubblici dell'Unione, hanno ricevuto finanziamenti per il rinnovo rete stradale comunale, attingendo, in particolare, a risorse rese disponibili dal Ministero dell'Interno - Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali, Direzione Centrale per la Finanza Locale - per investimenti relativi a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio (anno 2021- risorse 2022).

Per effetto dello scorrimento della graduatoria, in base all'articolo 1, c. 139-bis, della l. n. 145/2018⁶⁶, delle opere ammissibili a contributo dell'art. 139 della medesima legge, con Decreto del Ministero dell'Interno del 8 novembre 2021, i Comuni dell'Unione interessati - in particolare Faenza, Brisighella e Casola Valsenio - si sono visti finanziare le seguenti opere e i relativi importi:

Comune di **Faenza**

Euro 775.000,00 di cui è stato erogato un acconto di euro 155.000,00, (accertamento n. 250/2022); per intervento di riqualificazione e messa in sicurezza della circonvallazione II stralcio, CUP J27H18001110004;

⁶⁵ Il d.p.c.m. del 8 ottobre 2021 riparte le risorse di cui all'articolo 1, comma 2, lettera d), punto 1, del decreto-legge n. 59 del 2021, per l'attuazione degli interventi del Piano di investimenti strategici su siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali, nell'ambito del Piano nazionale per gli investimenti complementari al "PNRR". In particolare, l'Allegato 1 al predetto decreto, reca l'individuazione degli interventi ed i soggetti attuatori.

Si veda anche la delibera di Giunta regionale dell'Emilia-Romagna, n. 508 del 4 aprile 2022, di approvazione del "Documento di strategia condivisa per l'attuazione del Progetto integrato per il potenziamento dell'attrattività turistica del Delta del Po", ricompreso nel Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (P.N.R.R.), approvato con decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

⁶⁶ Il comma 139 bis è stato inserito nell'art. 1 della l. n.145/2018 dall'articolo 46, comma 1, lett. b), del decreto-legge 14 agosto 2020.

Milestone/target

Affidamento lavori entro 8 febbraio 2023 ai sensi del d.m. del 8 novembre 2021, successivamente prorogato di tre mesi (8 maggio 2023) per effetto del d.l. n. 228/2021 - cd. Decreto Milleproroghe -, ai sensi del quale i termini di affidamento dei lavori relativi ai contributi di cui all'articolo 1, c. 139 e seguenti della legge n.145/2018, assegnati sulla graduatoria dell'anno 2021 (decreto del 23 febbraio 2021 e decreto dell'8 novembre 2021), sono stati prorogati di tre mesi fermi restando in ogni caso i termini e le condizioni di cui al c. 139-ter.

E' stato approvato il progetto definitivo, dev'essere convocata la conferenza dei servizi per l'acquisizione dei pareri e sviluppato il progetto esecutivo.

Euro 250.000,00 di cui è stato erogato un acconto da 50.000,00 (accertamento n. 251/2022) per consolidamento ponti 2020, Ponte delle Grazie, CUP J26B19000350004.

Milestone/target

Affidamento lavori entro 8 settembre 2022, prorogato al 08 dicembre 2022 in virtù del citato decreto milleproroghe.

A breve sarà approvato il progetto definitivo (incarico di progettazione già affidato).

Euro 250.000,00, di cui è pervenuto acconto di euro 50.000,00 (accertamento n. 252/2022), per consolidamento ponti 2021, Ponte Monte Coralli, CUP J27H19001490004.

Milestone/target

Termine affidamento lavori: 8 settembre 2022, prorogato al 8 dicembre 2022 in virtù del citato decreto milleproroghe.

L'ente riferisce che è prevista a breve l'approvazione del progetto definitivo.

Euro 140.000,00, di cui è pervenuto un acconto di euro 28.000,00 (accertamento n.253/2022), per consolidamento muro di sostegno della circonvallazione (via Graziola), CUP J27H19001480004.

Milestone/target

Termine affidamento lavori: 8 settembre 2022, prorogato al 8 dicembre 2022 in virtù del citato decreto milleproroghe.

L'ente riferisce che è in corso l'affidamento dell'incarico di progettazione definitiva/esecutiva e direzione lavori.

Comune di Brisighella

Euro 400.000,00, di cui è pervenuto un acconto di euro 80.000,00, per consolidamento ponte San Giorgio in Ceperano, CUP H51B19000400001.

Milestone/target

Termine affidamento lavori: 8 settembre 2022, prorogato al 8 dicembre 2022 in virtù del citato decreto milleproroghe.

L'ente riferisce che è in corso l'affidamento dell'incarico di progettazione definitiva/esecutiva e direzione lavori.

Comune Casola Valsenio

Euro 400.000,00, di cui è pervenuto un acconto di euro 80.000,00 (accertamento n. 50/2022), per intervento di messa in sicurezza del ponte di via Soglia. Comune, CUP: G63H19000710001.

Milestone/target

Termine affidamento lavori: 8 settembre 2022, prorogato al 8 dicembre 2022 in virtù del citato decreto milleproroghe.

È in corso l'affidamento dell'incarico di progettazione definitiva/esecutiva e direzione lavori.

A conferma di quanto sopra il Decreto del Ministero dell'Interno del 8 novembre 2021, all'art. 9, dispone che le citate risorse sono confluite nella linea progettuale della Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni" nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). Tutti i progetti elencati risultano con la progettazione in corso di definizione, sono inseriti nella programmazione degli Enti e ricompresi nell'elenco annuale (annualità 2022).

12.12 Comuni della Provincia di Reggio Emilia

12.12.1 Comune di Casalgrande

Il Comune di Casalgrande (prot. Cdc 1908 del 29 aprile 2022) ha rappresentato che, con Decreto del Ministero dell'Interno del 8 novembre 2021, è risultato assegnatario dei seguenti fondi, **a titolo di contributo**, a valere sul PNRR, per la messa in sicurezza del Ponte di Veggia (progetto condiviso con il Comune di Sassuolo, in quanto il ponte insiste sui territori di entrambi i Comuni):

Euro 2.940.313,06 sul CUP B87H17001720004 per la quota di competenza del Comune di Sassuolo;

Euro 2.500.000,00⁶⁷ sul CUP I57H19002580005⁶⁸ per la quota di competenza del Comune di Casalgrande.

Le risorse di cui al suddetto decreto sono confluite nella linea progettuale di cui alla Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni".

Il Comune di Casalgrande e il Comune di Sassuolo, nella fase iniziale del progetto, avevano stanziato ciascuno euro 150.000,00 quale quota a proprio carico per la realizzazione dello stesso in forza di convenzione tra i due enti. Tale importo di euro 150.000,00, finanziato con risorse proprie, è confluito nella quota vincolata del risultato di amministrazione.

Milestone/target

Dato l'intero importo del progetto, affidamento dei lavori entro 20 mesi (+ 3 mesi, considerato il ricorso alla centrale unica di committenza) a decorrere dalla data della pubblicazione dell'avviso del decreto di assegnazione del contributo (decreto del Dipartimento per gli Affari interni e territoriali del Ministero dell'Interno del 08 novembre 2021, pubblicato in Gazzetta il 22 novembre 2021).

Al riguardo il Comune rappresenta che, in data 4 aprile 2022, il Comune di Sassuolo, che condivide il progetto con Casalgrande, ha formalizzato la presa d'atto dell'aggiudicazione a seguito della procedura svolta dalla Centrale Unica di Committenza relativamente a "Servizio di progettazione definitiva e relativo coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, dei lavori di ripristino e consolidamento del ponte di Veggia posto tra i comuni di Sassuolo e Casalgrande". Il conseguente

⁶⁷ Relativamente al quale risulta, alla data di risposta dell'ente, il seguente incasso: contabile n. 1610 del 20 aprile 2022 - importo euro 500.000,00 - Causale: "0000120 MESSA IN SICUREZZA COMMA 139 SCORRIMENTO - elenco RE1" - Dipartimento per gli affari interni - Dir. Centr. Fin. Locale - Ufficio Interno; l'importo corrisponde al 20 per cento dell'importo assegnato (art. 4, comma 1, lett. a) del Decreto del Direttore Centrale per la finanza locale del 8 novembre 2021).

Contabilizzazione entrata: Titolo 4 - Tipologia 402 - E.4.02.01.01.001.

Contabilizzazione spesa: Missione 10 - Programma 05 - U.2.02.01.09.012

⁶⁸ CIG progettazione definitiva/esecutiva: 8739455A68; è stata indetta gara a procedura aperta per l'appalto del servizio, affidato con CIG derivato 8934545BC4.

contratto, avente ad oggetto "Appalto del servizio di progettazione definitiva e relativo coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, dei lavori di ripristino e consolidamento del ponte di Veggia posto tra i comuni di Sassuolo e Casalgrande", è stato sottoscritto in data 23 maggio 2022.

Anno di conseguimento dell'opera: primo trimestre 2026.

12.12.2 Comune di Correggio

Il Comune, in sede istruttoria, ha evidenziato che ha ottenuto due finanziamenti, per interventi la cui progettazione attualmente è in corso, rientranti nelle linee di finanziamento di cui all'art. 1, c. 139 e ss., Legge n. 145/2018, che sono confluiti nella linea progettuale M2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", C4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni", nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR):

- CUP G47H20001060001 "Rifacimento ponte via Geminiola" importo complessivo pari a 150.000,00 euro;
- CUP G47H20001070001 "Ripristino ciclo-pedonale Prato" importo complessivo pari a 150.000,00 euro.

12.12.3 Comune di Reggio Emilia

In sede istruttoria, il Comune (nota prot. Cdc 1918 del 29 aprile 2022) ha trasmesso un'articolata scheda riassuntiva in cui sono indicate le risorse assegnate a valere sul PNRR o sul Fondo Complementare al PNRR.

In particolare, sono state richieste risorse al MIMS per:

A) Euro 8.027.620,00 per il rinnovo dei bus, CUP H80J22000000001, assegnati con decreto 530 del 23 dicembre 2021 "Riparto delle risorse del PNRR", nell'ambito della Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 2 "Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", Investimento 4.4 "Rinnovo flotte bus e treni verdi", sub-investimento 4.4.1 "Bus".

Il Comune riferisce di essere ancora in attesa di risposta circa l'accoglimento della richiesta.

Milestone/target

Affidamenti (stipula contratto) entro il 31 dicembre 2023;

3 mezzi ad alimentazione elettrica entro il 31 dicembre 2024;

11 mezzi ad alimentazione elettrica (3 dei quali come al punto precedente indicato entro il 31 dicembre 2024) e relative infrastrutture di ricarica entro il 30 giugno 2026.

B) risorse sostitutive per la linea tranviaria T1 di Reggio Emilia, Mancasale - Stazione Mediopadana - Rivalta, CUP J81D21000010001, con cui l'Ente ha partecipato all'Avviso n. 2 indetto dal MIMS (M_Inf. TPL Registro Ufficiale U.0000766.04-02-2020) per la presentazione di istanze per accesso alle risorse destinate al Trasporto Rapido di massa ad impianti fissi.

L'intervento, che - al momento della risposta alla Sezione - l'Amministrazione riferisce **non essere stata accolta**, rientra nell'ambito della

Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 2 "Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", Investimento 4.2 "Sviluppo trasporto rapido di massa".

Altre risorse sono state assegnate dal **Ministero dell'Interno** in seguito alla partecipazione all'Avviso n. 0101223 del 8 settembre 2021 nell'ambito della Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni", e sono:

C) Euro 140.000,00 quali risorse sostitutive per il consolidamento del ponte di via Pinotti sulla tangenziale, CUP J89J20000040004.

Milestone/target

Lavori da affidare entro il 30 novembre 2022.

D) Euro 225.000,00 quali risorse sostitutive per interventi di manutenzione straordinaria programmata dei ponti "Area Nord" - 1° lotto, CUP J87H20000280004.

Milestone/target

Lavori da affidare entro il 30 novembre 2022.

E) Euro 150.000,00 quali risorse sostitutive per interventi di manutenzione straordinaria programmata ponti "Area Nord" - 2° lotto, CUP J87H20000260004.

Milestone/target

Lavori da affidare entro il 30 novembre 2022.

F) Euro 100.000,00 quali risorse sostitutive per interventi di manutenzione straordinaria programmata ponti "Area Nord" - 3° lotto, CUP J87H20000240004.

Milestone/target

Lavori da affidare entro il 30 novembre 2022.

G) Euro 30.000,00 quali risorse sostitutive per Barriere Ponte via Asseverati, CUP J87H20002170001.

Milestone/target

Lavori da affidare entro il 31 luglio 2022.

H) Euro 30.000,00 quali risorse sostitutive per Barriere Ponte via Marx, CUP J87H20002180001.

Milestone/target

Lavori da affidare entro il 30 luglio 2022.

Altre risorse sono state assegnate dal **Ministero dell'Interno** con decreto del 2 aprile 2021 nell'ambito della Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 2 "Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore", Investimento 2.1 "Investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale", e sono:

I) Euro 1.050.000,00 (su un costo complessivo dell'intervento pari a 1.200.000,00 euro, finanziato per euro 150.000,00 con risorse proprie dell'ente) quali risorse sostitutive per Quartiere Ospizio/San Lazzaro - nuovo sottopasso ciclopedonale nel parco Campo di Marte, CUP 1 J81B21004290005.

Milestone/target

Affidamento (stipula contratto) entro il 30 settembre 2023;

30 per cento lavori realizzati al 31 marzo 2024;

lunghezza dell'intervento in km: 0,150;

superficie complessiva dell'intervento in mq: 800.

L) Euro 860.000,00 quali risorse sostitutive per progetto di rigenerazione urbana del quartiere Gattaglio - nuova passerella ciclopedonale sul torrente Crostolo, CUP J81B21004260005.

Milestone/target

Affidamento (stipula contratto) entro il 30 settembre 2023;

30 per cento lavori realizzati al 31 marzo 2024;

lunghezza dell'intervento in km: 0,080;

superficie complessiva dell'intervento in mq: 427.

M) Euro 7.080.000,00 (su un costo complessivo dell'intervento pari a 7.691.000,00, finanziato per euro 611.000,00 con risorse proprie dell'ente) quali risorse aggiuntive per progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana del quadrante nord-est del centro storico di Reggio - sottopasso ciclopedonale alla ferrovia storica Milano-Bologna, CUP J81B21004050005.

Milestone/target

Affidamento (stipula contratto) entro il 30 settembre 2023;

30 per cento lavori realizzati al 31 marzo 2024;

lunghezza dell'intervento in km: 0,304;

superficie complessiva dell'intervento in mq: 3628.

N) Euro 2.880.000,00 (su un costo complessivo dell'intervento pari a 3.000.000,00 euro, finanziato per euro 120.000,00 con risorse proprie dell'ente) quali risorse aggiuntive per progetto di riqualificazione e ricucitura urbana dei quartieri Ospizio/San Lazzaro - nuova cavalcaferrovia ciclopedonale tra il Campus San Lazzaro e il nuovo parco dello sport, CUP J81B21004030005.

Milestone/target

Affidamento (stipula contratto) entro il 30 settembre 2023;

30 per cento lavori realizzati al 31 marzo 2024;

lunghezza dell'intervento in km: 0,450;

superficie complessiva dell'intervento in mq: 1800.

O) Euro 2.400.000,00 quali risorse aggiuntive per progetto di riqualificazione e sicurezza della via Emilia a Pieve Modolena e Cella - completamento della ciclovia 1 ovest, CUP J81B21004040005.

Milestone/target

Affidamento (stipula contratto) entro il 30 settembre 2023;

30 per cento lavori realizzati al 31 marzo 2024;

lunghezza dell'intervento in km: 9,360;

superficie complessiva dell'intervento in mq: 97300.

P) Euro 850.000,00 quali risorse integrative per progetto di riqualificazione urbana della Zona Annonaria e pista ciclabile su via Don Giovanni Verità, CUP J81B21004250001.

Milestone/target

Affidamento (stipula contratto) entro il 30 settembre 2023;

30 per cento lavori realizzati al 31 marzo 2024;

lunghezza dell'intervento in km: 1,300;

superficie complessiva dell'intervento in mq: 3900;

risparmio dei consumi energetici (in tep annuo): 3,5.

Infine, in base al decreto n. 509/2021 del MIMS, nell'ambito della Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 2 "Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", Investimento 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica", sub-investimento "Ciclovie urbane", è stata presentata manifestazione di interesse per:

Q) Euro 487.039,00 quali risorse aggiuntive per completamento ciclovia 1 e 2 S. Lazzaro-centro città, CUP J89J22002390001.

R) Euro 1.600.000,00 quali risorse aggiuntive per realizzazione superciclabile stazione Mediopadana - confine comunale.

Milestone/target

3 km di piste ciclabili entro il 31 dicembre 2023;

5 km di piste ciclabili entro il 30 giugno 2026.

Target finale: 8 km di piste ciclabili

12.13 Comuni della Provincia di Rimini

12.13.1 Comune di Cattolica

Il Comune, in merito alle candidature effettuate per il reperimento di finanziamenti pubblici, ha comunicato, il 29 aprile 2022 (prot. Cdc 1941), i dati richiesti:

- candidatura presentata in data 14 febbraio 2022 per i lavori di consolidamento statico del Ponte di Via Irma Bandiera nel Comune di Cattolica al Ministero dell'Interno attraverso la piattaforma telematica BDNA Mop ai sensi dell'art. 1, c. 139, della Legge n. 145/2018;

Il Comune riferisce anche di un finanziamento (non a valere sul PNRR ma all'80 per cento con risorse regionali di derivazione statale ai sensi dell'art. 1 c. 134 della legge n. 145/2018) di euro **59.121,00** (anno 2022 sul capitolo 43360), assegnato con Delibera di Giunta regionale n. 1713 del 25 ottobre 2021, per il progetto "BIKE TO WORK 2021"⁶⁹ - legato ad iniziative per la mobilità sostenibile con impulso alla mobilità ciclistica nei comuni con popolazione inferiore a 50.000 abitanti -, per i lavori di realizzazione della "Nuova pista ciclabile Torconca", CUP G67H21016680006 (lunghezza pista ciclabile 500 ml).

12.13.2 Comune di Riccione

In sede istruttoria, il Comune ha precisato che a valere sul PNRR è stato assegnatario della somma di euro 594.000,00 relativa alla Missione 2, Investimento 2.2 e CUP E87H19000020004 con data di avvio 19 settembre 2022.

12.13.3 Comune di Rimini

In sede istruttoria, il Comune di Rimini, con nota del 29 aprile 2022, ha illustrato che il d.m. n. 530 del 23 dicembre 2021 del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili sui bus verdi, ai sensi del quale sono state assegnate risorse ai Comuni capoluogo di Regione/Provincia autonoma, Città metropolitana e ai Comuni ad alto inquinamento di PM10 e Biossido di azoto, ha previsto l'assegnazione al Comune di Rimini delle seguenti risorse:

Euro 7.076.655,00 per l'acquisto di autobus ad emissioni zero con alimentazione elettrica o ad idrogeno, per la realizzazione delle relative infrastrutture di supporto all'alimentazione, per il rinnovo del parco veicoli dei servizi di trasporto pubblico locale, CUP C90J22000010001.

L'investimento si colloca nell'ambito del PNRR all'interno della:

Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 2 "Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", Investimento 4.4 "Rinnovo flotte bus, treni verdi", Sub-investimento 4.4.1 "bus".

⁶⁹ Il progetto *Bike to work 2021*, nei comuni con popolazione maggiore di 50.000 abitanti delle zone territoriali interessate al superamento dei valori limite di qualità dell'aria e specificamente del numero annuale di superamento del limite giornaliero del particolato PM10. In coerenza con la programmazione regionale, il progetto punta alla disincentivazione all'uso del mezzo privato e all'incentivazione all'uso della bicicletta, anche facilitandone l'interscambio con il sistema ferroviario.

Il Comune di Rimini con delibera di Giunta comunale n. 61 del 15 febbraio 2022 ha approvato l'istanza di partecipazione per l'accesso al finanziamento di cui all'art. 6 c. 1 del citato decreto, per il rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti, e con nota del 18 febbraio 2022 (e quindi entro il termine, previsto a pena di decadenza, del 22 febbraio 2022) ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili - Dipartimento per la mobilità sostenibile, Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile - la documentazione relativa alla propria manifestazione di interesse per l'accesso al finanziamento.

Traguardo:

i contratti relativi alle forniture devono essere aggiudicati entro il 31 dicembre 2023, pena la revoca del finanziamento.

Obiettivo:

- acquisto minimo di n. 3 autobus entro il 31 dicembre 2024;
- acquisto minimo con entrata in servizio di n. 10 autobus entro il 30 giugno 2026

Il Decreto Interministeriale n. 234 del 6 giugno 2020 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministero delle Sviluppo Economico e col Ministero dell'Economia e delle Finanze, nell'ambito del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS) di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019 - richiamato nel DM n. 530/2021 sopra citato - ha assegnato al Comune di Rimini le ulteriori seguenti risorse per il quinquennio 2019-2023:

Euro 7.374.707,00 da destinare all'acquisto di veicoli adibiti esclusivamente al trasporto pubblico locale aventi alimentazione alternativa e alle relative infrastrutture, CUP C90J20000020001. Con Delibera di Giunta comunale n. 331 del 19 novembre 2020 l'Ente ha approvato la scheda tecnica compilata e sottoscritta dal dirigente del Settore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Ambientale, nella quale sono riportate le modalità per l'utilizzo del finanziamento. Con nota prot. n. 270966 del 31 agosto 2021 l'Amministrazione comunale ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili i documenti propedeutici all'erogazione dell'anticipazione del contributo pari al 20 per cento dell'importo assegnato e con Decreto Direttoriale n.78 del 1 marzo 2022 tale contributo è stato erogato al Comune di Rimini.

Con Decreto Interministeriale n. 71 del 2021 nell'ambito del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS) di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019 - richiamato nel DM n.530/2021 sopra citato - il Comune di Rimini è inoltre beneficiario del finanziamento di complessivi

Euro 16.314.250,00 destinati all'acquisto di veicoli adibiti esclusivamente al trasporto pubblico locale e alle relative infrastrutture, CUP: C90J21000010001. Tuttavia il Comune ha precisato che l'importo indicato, inizialmente autorizzato con Decreto Interministeriale n. 71/2021 fino al limite dell'importo indicato per l'acquisto di autobus a metano ed elettrici, successivamente, in sede di determinazione definitiva dell'importo spettante all'ente, poiché non è stato previsto un co-finanziamento con risorse proprie da parte del Comune di Rimini, è stata determinata una riduzione dell'importo definitivamente spettante, che è risultato essere di **Euro 12.277.120,00** in luogo di euro 16.314,250,00. Alla data di risposta (10 maggio 2022), il Comune ha riferito di essere in attesa di ulteriori comunicazioni da parte del Ministero riguardo all'approvazione della manifestazione di interesse.

Con Decreto MIT n.185 del 30 aprile 2020 e successivamente con Decreto MIMS n. 448 del 16 novembre 2021 sono state assegnate risorse per lo sviluppo del trasporto rapido di massa nell'ambito del PNRR

Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 2 "Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", Investimento 4.2 "Sviluppo trasporto rapido di massa". Le risorse assegnate sono pari a:

Euro 48.976.182,34 per la realizzazione del secondo stralcio "Trasporto Rapido Costiero" (Metro Mare): tratta Rimini FS - Rimini Fiera, CUP D91E20000170001.

Traguardo

Assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante (OGV) per la realizzazione degli interventi: entro il 31 dicembre 2023.

Obiettivo

Ultimazione intervento entro il 30 giugno 2026.

Inoltre, in occasione del secondo bando per l'accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa avente scadenza il 15.01.2021 è stata presentata dal Comune istanza per il finanziamento dei seguenti progetti: RN1 - 2^ tratta trasporto rapido costiero Bretella Celle - Centro studi - Viserba FS per un importo pari a **euro 38.725.126,00**;

RN2 - valorizzazione e ammodernamento impianto filoviario Rimini - Riccione per un importo pari a **euro 24.735.612**.

L'istruttoria è tuttora in corso presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il Comune ha infine riferito che con d.l. n. 152/2021 è stato definito l'inserimento delle risorse previste dall'art. 1, c. 29, della l.n.160/2019 nel quadro del PNRR:

Missione 2 "rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente 4 "tutela del territorio e della risorsa idrica", Investimento 2.2 "interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei comuni".

Le risorse per "Interventi comunali in materia di efficientamento energetico, rigenerazione urbana, mobilità sostenibile e messa in sicurezza degli edifici e valorizzazione del territorio" assegnate al Comune di Rimini sulla base della popolazione residente sono:

Euro 210.000,00, finanziamento concesso 2020

Euro 420.000,00 finanziamento concesso 2021

Euro 210.000,00 finanziamento concesso 2022

Euro 210.000,00 finanziamento concesso 2023

Euro 210.000,00 finanziamento concesso 2024.

Obiettivo:

per i contributi relativi al triennio 2022-2024, conclusione dei lavori entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di riferimento di ciascun anno del contributo.

Con Decreto del Ministero dell'Interno dell'8 gennaio 2022 i Comuni interessati sono stati invitati a presentare istanza per la Linea di Finanziamento denominata "Contributi per interventi di messa in sicurezza edifici e territorio art. 1 co. 139 l. n.145/2018", confluiti nel quadro del PNRR ai sensi del d.l. n.152/2021.

Il Comune di Rimini ha inviato in data 14 febbraio 2022 richiesta di assegnazione relativa a opere pubbliche di messa in sicurezza del territorio, in base al d.m. del 8 gennaio 2022, precisando che, alla data di risposta (10 maggio 2022) alla richiesta di integrazione del magistrato, l'istruttoria per l'assegnazione delle risorse da parte del Ministero dell'Interno non è ancora conclusa e pertanto i fondi non sono ancora stati erogati. Il contributo si riferisce all'anno 2022 per i seguenti interventi riguardanti opere pubbliche di messa in sicurezza del territorio dai seguenti costi complessivi:

- **Euro 1.000.000,00** per la messa in sicurezza di infrastrutture stradali attraverso la manutenzione straordinaria di rilevati e scarpate, CUP C97H22000130001.
- **Euro 1.000.000,00** per la messa in sicurezza di ponti e viadotti attraverso la manutenzione straordinaria delle opere d'arte stradali CUP C97H22000140001.
- messa in sicurezza di ponti e viadotti attraverso la manutenzione straordinaria delle opere d'arte stradali, CUP C97H22000140001.
- **Euro 500.000,00** per la messa in sicurezza di infrastrutture stradali attraverso la manutenzione straordinaria delle barriere stradali, CUP: C97H22000150001.

Obiettivo:

Conclusione dei lavori entro il 31 marzo 2026.

Il Comune, a integrazione della nota trasmessa, ha inoltre chiarito che le risorse assegnate hanno natura di sovvenzione.

12.14 Enti che hanno dichiarato di non aver ricevuto, ad oggi, finanziamenti a valere sul PNRR o sul fondo complementare al PNRR

Gli Enti che hanno dichiarato di non aver ricevuto, ad oggi, finanziamenti a valere sul PNRR⁴¹ sono i seguenti:

- Provincia di Parma;
- Provincia di Ravenna;
- Comuni di Budrio, Castel San Pietro Terme, Medicina, Molinella⁷⁰, Pianoro, San Giovanni in Persiceto (Provincia di Bologna);
- Comuni di Copparo⁷¹ (Provincia di Ferrara);
- Comuni di Cesena, Forlì (Provincia di Forlì Cesena);
- Comuni di Formigine, Maranello, Soliera⁷², Nonantola, Pavullo nel Frignano (Provincia di Modena);
- Comuni di Salsomaggiore Terme (Provincia di Parma);

⁷⁰ L'ente è candidato ad un bando relativo a contributi per investimenti per opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio (legge n. 145/2018), in particolare "ponti del territorio comunale".

⁷¹ Il Comune, in sede istruttoria, ha precisato che non è stata presentata alcuna candidatura per l'attuazione di progetti o investimenti relativi al trasporto pubblico locale.

L'Ente ha presentato candidatura a valere sul PNRR Missione 5 "Inclusione e Coesione", Componente 2 "Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore", per contributi per investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale, nonché al miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale (articolo 1, commi 42 e 43, legge 27 dicembre 2019, n. 160 e D.P.C.M. 21 gennaio 2021, pubblicato nella G.U. n. 56 del 6 marzo 2021), candidando, tra gli altri, un progetto di riqualificazione del sistema piazze antistanti la sede municipale, per un finanziamento richiesto pari ad euro 3.450.000,00.

Rispetto a detta candidatura, con Decreto del Ministero dell'Interno, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze del 30 dicembre 2021 il progetto è stato ritenuto ammissibile ma non finanziato. Con decreto-legge n. 17/2022 è stato confermato lo stanziamento dei 905 mln di euro destinati ai progetti di Rigenerazione Urbana candidati nel 2021 ammessi ma non finanziati. Il Ministero dell'Interno con proprio comunicato del 25 marzo 2022 ha rappresentato che, in virtù del disposto di cui all'articolo 28, comma 1, del citato decreto-legge, è autorizzato lo scorrimento della graduatoria delle opere ammissibili e non finanziate di cui al Decreto del Ministero dell'Interno, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze del 30 dicembre 2021.

⁷² "i fondi PNRR ad oggi ottenuti si riferiscono alla Missione 5 (M5C2) 'inclusione e coesione' (...) e verranno utilizzate per un progetto di rigenerazione urbana".

Indagine, nell'ambito del PNRR, sui piani e i programmi per il potenziamento dell'offerta del servizio di trasporto pubblico

- Comuni di Scandiano (Provincia di Reggio Emilia);
- Comuni di Bellaria Igea-Marina, Castellarano, Santarcangelo di Romagna (Provincia di Rimini);

13 Osservazioni conclusive della prima fase di indagine

Scopo precipuo del controllo sulla gestione, avviato dalla Sezione con l'odierna deliberazione, è di verificare l'attuazione da parte degli enti territoriali degli investimenti per il rafforzamento della mobilità sostenibile, e in particolare del trasporto pubblico locale, con le risorse assegnate a valere su PNRR e Fondo complementare, assumendo come parametri di riferimento l'efficacia, l'efficienza, l'economicità, la regolarità e la legittimità delle procedure nonché valutando la rispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dal PNRR e, attraverso la disamina dei costi, modi, tempi e risultati, se l'attività si sia altresì uniformata ai criteri di efficienza ed economicità propri del controllo sulla gestione (cfr. Corte dei conti, Sezioni riunite in sede deliberante, deliberazione n. 2/2021).

Il controllo della Sezione, in questo primo avvio d'indagine programmato nell'esercizio 2022, ha accertato l'ammontare delle risorse assegnate a Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Province, Comuni ad alto inquinamento di PM10 e biossido di azoto e, in generale, ai Comuni con popolazione superiore ai 15.000 abitanti, a valere sul PNRR e sul Fondo complementare, per interventi dedicati al rafforzamento della mobilità sostenibile in ambito locale e della mobilità cd. dolce. Su espressa richiesta del magistrato istruttore sono state evidenziate, dagli enti selezionati, le risorse agli stessi assegnate per il raggiungimento dell'indicata finalità dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dal Ministero dell'Interno nonché riportati gli obiettivi intermedi e finali, previsti dai vari decreti di ripartizione delle risorse, che gli stessi enti, in qualità di soggetti attuatori, devono obbligatoriamente raggiungere al fine di non vedersi revocare i finanziamenti assegnati dalle Amministrazioni centrali. Il quadro che ne è risultato mostra che per lo più tali obiettivi intermedi si collocano al termine del 2022 e nel corso del 2023 e 2024.

Le successive tappe dell'indagine si svilupperanno parallelamente agli snodi dell'attuazione del PNRR da parte dei soggetti destinatari delle risorse, nell'ottica della verifica successiva e ultima, al termine dell'indagine, della finalizzazione delle medesime risorse agli investimenti per i quali sono state assegnate in base a bandi e avvisi pubblici nonché del rapporto risorse impiegate/obiettivi programmati e risorse impiegate/risultati raggiunti.

In seguito alla richiesta istruttoria formulata dal magistrato istruttore in ordine ai finanziamenti assegnati a valere sul PNRR e sul Fondo complementare per investimenti a favore della mobilità sostenibile - e in particolare del tpl nelle forme del trasporto di persone su ferro e su gomma e della cd. mobilità dolce (ciclovie urbane) - nonché in ordine ai termini procedurali volti a evitare la revoca dei medesimi finanziamenti, si rileva che, in qualche caso sia pure isolato, gli enti attuatori non hanno riportato, pur avendo il magistrato istruttore richiesto espressamente di darne evidenza nell'ambito di ciascun progetto finanziato, gli obiettivi procedurali (in coerenza con i milestone/traguardi e i target/obiettivi previsti dal PNRR) fissati non solo nell'ambito del PNRR e del Fondo complementare ma anche nella normativa già vigente (fra le altre norme, ad esempio, l'art. 1, c. 143, della l. n. 145/2018) al momento dell'adozione di detti piani e i cui interventi sono successivamente confluiti nelle linee progettuali del Piano di Ripresa e Resilienza e del Piano nazionale degli investimenti complementari. Si rimarca, sul punto, come il raggiungimento degli obiettivi sopra declinati - di efficacia, efficienza, economicità della gestione delle attività di investimento programmate - vada di pari passo con la piena conoscenza e rispetto, da parte degli enti, dei cronoprogrammi procedurali e finanziari stabiliti dalla vigente normativa per il migliore impiego delle risorse assegnate.

Preme, in questa sede, rammentare che l'intento del legislatore, nel prevedere scadenze finali e intermedie per la realizzazione di programmi e progetti, è di evitare che le risorse riconosciute dall'Unione all'Italia, a titolo di sovvenzione o di prestito, non vadano colte come opportunità unica di rilancio sociale ed economico del Paese o che vadano addirittura dissipate.

A tale scopo, a tutti gli attori coinvolti - *in primis* agli enti attuatori e ai soggetti cui è demandato il controllo sull'attuazione dei piani - è raccomandata l'osservanza dei seguenti precetti:

- A) in primo luogo, la puntuale e riconoscibile allocazione in bilancio delle risorse messe a disposizione per realizzare gli obiettivi sottesi al PNRR;
- B) la tracciabilità contabile delle risorse PNRR, che costituisce il presupposto per verificare che dette risorse non vengano anche solo parzialmente distratte verso finalità diverse da quelle per le quali sono state assegnate ovvero che le stesse siano vanificate dal mancato rispetto dei termini intermedi e finali;
- C) la perimetrazione dei flussi finanziari trasferiti dal bilancio dello Stato, che costituisce la garanzia della loro destinazione agli obiettivi del PNRR;
- D) l'affinamento dei processi e delle analisi del controllo sulla gestione propriamente inteso, condizionato da una chiara rappresentazione contabile dei flussi finanziari legati al PNRR, al Piano complementare degli investimenti e alle ulteriori linee di finanziamento;
- E) l'efficiente operatività degli Uffici di controllo interno dell'ente attuatore previsti dalla legislazione vigente, cui è demandata la verifica della regolarità delle procedure e delle spese sostenute prima di rendicontarle all'amministrazione centrale responsabile di intervento, nonché della riferibilità delle spese al progetto ammesso al finanziamento;
- F) sul piano del metodo, la rimozione di ogni opacità riguardo ai termini da rispettare, adottando la massima trasparenza sia nell'utilizzo delle risorse finanziarie sia nel perseguimento degli obiettivi intermedi diretti al raggiungimento dell'obiettivo finale, fissato al 2026;
- G) la predisposizione di appositi cronoprogrammi circa l'impiego delle risorse PNRR in relazione ai tempi di realizzazione degli obiettivi programmati;
- H) la redazione di specifici *report* per dare periodica contezza ai vertici gestionali dell'ente nonché alla Corte dei conti dell'esito contabile e gestionale dei programmi di spesa via via deliberati, esponendo, quanto al profilo contabile, le risorse contabili appostate, impegnate e pagate e quanto al profilo gestionale, il rapporto tra i risultati conseguiti in relazione agli obiettivi stabiliti *ex ante*.

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

