

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
<p><b>Digitalizzazione della catena logistica</b></p> <p>(M3C2-I 2.1-5, 5-bis)</p>	<p><b>250</b> (Sovvenzioni) (Nuovi progetti)</p>	<p>Ministero delle infrastrutture e trasporti</p> <p><i>Attuazione:</i> PLN e Autorità di Sistema Portuale in coordinamento con gli operatori della logistica</p>	<p>L'investimento mira ad aumentare la competitività della logistica nazionale con un <b>sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica</b>, in grado di semplificare procedure, processi e controlli puntando sulla dematerializzazione dei documenti e lo scambio di dati e informazioni. Verrà realizzato uno <b>Sportello Unico dei Controlli</b> per semplificare le procedure nazionali nel settore logistico. Si prevede un sistema digitale integrato del trasporto merci e della logistica, coinvolgendo sia gli operatori pubblici che quelli privati. Il progetto è articolato in 3 macro-attività:</p> <p>a) LogIN Center b) Rete dei porti e interporti c) LogIN Business.</p>	<p><b>Obiettivo: T2 2024 M3C2-5</b> <i>Modificato dalla Decisione del 18/11/2024</i> Almeno <b>12 delle 16 Autorità di sistema portuale</b> (anziché il 70%) devono essere <b>dotate di servizi e sistemi</b> per gli operatori portuali <b>PCS (Port Community System)</b>, <b>interoperabili</b> con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e/o con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e compatibili con la nuova Piattaforma Logistica Nazionale (PNL). Un'autorità di sistema portuale si considera dotata di servizi PCS se <b>almeno un porto</b> di tale autorità è stato <b>dotato di sistemi PCS</b> (quest'ultima specifica non era presente nella precedente descrizione dell'obiettivo e si richiedeva la compatibilità con le pubbliche amministrazioni interessate, la conformità al regolamento (UE) n. 1056/2020)</p> <p><b>Obiettivo T2 2026 M3C2 5-bis MODIFICATO e DIFFERITO</b> <i>Il nuovo obiettivo introdotto dalla Decisione del 18/11/2024, sostituisce una</i></p>	<p>Il target è stato <b>raggiunto</b> in considerazione del fatto che <b>n. 16 AdSP (100% delle 16 AdSP istituite) si sono dotate di servizi PCS interoperabili</b> con l'Agenzia delle Dogane e/o con le Capitanerie di Porto e compatibili con la PLN. Le AdSP hanno avviato la migrazione in ambiente cloud della piattaforma logistica nazionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attraverso il contratto sottoscritto tra il MIT e la Società Polo Strategico Nazionale S.p.A. in data 29.12.2023. Vedi <i>sub</i> per l'attuazione dettagliata)</p> <p>Nell'ambito del processo di revisione del PNRR, è stata modificata la descrizione del target (il regolamento eFTI n.1056/2020 riguarda le informazioni elettroniche sul trasporto merci, anche in relazione allo sviluppo della eCMR (lettera di vettura elettronica). Il target M3C2-5 è stato oggetto di revisione attraverso la nuova CID del 12 novembre 2024. (Fonte: Banca dati Regis-RGS e sesta Relazione al Parlamento)</p> <p>Per l'attuazione dettagliata delle singole misure in cui è suddiviso l'investimento si veda la tabella a seguire.</p>

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
				<p>precedente suddivisione dell'investimento 5 in sub investimenti ed opera un differimento dei tempi da T2 2024 a T2 2026.</p> <p><b>Completamento</b> dei seguenti 3 interventi relativi alla digitalizzazione della catena logistica:</p>	

L'investimento 5-bis è suddiviso tra i seguenti sub-investimenti:

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
<i>Centro LogIN (M3C2-I 2.1.1-5-bis)</i>	<i>30 (Nuovi progetti)</i>	Ministero delle infrastrutture e trasporti	Realizzazione di una <b>Piattaforma Logistica Nazionale (PLN)</b> digitale.	<p><b>Obiettivo T2 2026 M3C2 5-bis</b></p> <p><b>Creazione</b> di una piattaforma digitale (<b>Piattaforma Logistica Nazionale-PLN</b>) operante in un ambiente <i>cloud</i> sicuro, in grado di promuovere interoperabilità tra gli operatori logistici e dei trasporti e le pubbliche amministrazioni coinvolte, concentrandosi sulla dematerializzazione dei documenti e sullo scambio di dati servizi, a norma del regolamento (Ue) 2020/1056, ove applicabile.</p>	<p>A seguito dell'emanazione del DL 152/2021, sono state trasferite al MIT le funzioni di soggetto attuatore della Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN); in data 5.08.2022 è stato sottoscritto un Atto attuativo con la società <i>in house</i> RAM S.p.A., che affianca il MIT nella implementazione della Piattaforma Logistica Nazionale.</p> <p>Il MIT ha individuato, quale strumento idoneo, per il supporto specialistico finalizzato alla progettazione e sviluppo della nuova PLN e per la realizzazione del <i>gateway</i> nazionale per l'interoperabilità (eFTI), l'Accordo Quadro Consip avente ad oggetto l'affidamento di servizi applicativi in ottica <i>cloud</i> e l'affidamento di servizi di <i>demand</i> e PMO per le pubbliche Amministrazioni Centrali (c.d. SAC 2) sottoscritto tra Consip e l'RTI Enterprise Services Italia S.r.l. (mandataria) in data 30-31 gennaio 2023, fino al 30 giugno 2026, a valere delle risorse disponibili nell'ambito del sub-investimento 2.1.a "Login Center", (Accordo Quadro ID 2483).</p> <p>Le AdSP hanno avviato la <b>migrazione in ambiente cloud della piattaforma logistica nazionale</b> del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attraverso il contratto sottoscritto tra il MIT e la Società Polo Strategico Nazionale S.p.A. in data 29.12.2023</p> <p>(Fonte: Banca dato Regis-RGS e sesta Relazione al Parlamento)</p>

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
<i>Rete portuale e villaggi merci (M3C2-I 2.1.2-5-bis)</i>	<b>45</b> <i>(Nuovi progetti)</i>	Ministero delle infrastrutture e trasporti  L'intervento sarà attuato dalle AdSP e dagli interporti di rilevanza nazionale.	<b>Rete portuale e villaggi merci:</b> sviluppo dei <i>Port Community Systems (PCS)</i> , ove non presenti e omogeneizzazione funzionale dei sistemi informatici già esistenti presso le AdSP per promuovere servizi standard di interfaccia con gli operatori marittimi, gli operatori a terra, i gestori di infrastrutture nodali e lineari di connessione (gestori dell'infrastruttura ferroviaria, interporti e retroporti ed aeroporti) e sviluppare i moduli di interoperabilità con la Piattaforma Logistica nazionale. Si prevede inoltre il cofinanziamento di sistemi informatici per gli interporti di rilevanza nazionale.	<b>Obiettivo T2 2026 M3C2 5-bis</b> Tutte le <b>16 Autorità di sistema portuale</b> devono disporre di servizi e sistemi per gli operatori portuali ( <b>PCS</b> ) compatibili con la PLN e, se del caso, con il regolamento (UE) 2020/1056. Una AdSP si considera dotata di servizi PCS se almeno un porto di tale autorità è stato dotato di sistemi PCS. I servizi PCS devono essere operativi per tutti i porti della rete centrale individuati dal regolamento UE 2024/1679. <b>Almeno 12 villaggi merci nazionali</b> devono disporre di un sistema per villaggi merci ( <i>Freight Village System - FVS</i> ) compatibile con la PLN e, se del caso, con il regolamento (UE)2020/1056.	Il MIT, in data 31 ottobre 2023, ha pubblicato l' <b>Avviso Pubblico</b> per la presentazione da parte delle AdSP di proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento per lo <b>sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS)</b> per l'interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN) con risorse erogabili pari a circa 16 mln €. In data 24 gennaio 2024 si è conclusa la fase istruttoria tecnico-amministrativa con l'individuazione di 16 progetti, presentati da 16 AdSP. La formalizzazione del finanziamento è avvenuta con <b>decreto ministeriale 28 febbraio 2024 n. 48</b> con cui sono state ripartite le risorse nella misura di 15.994.300 euro. Il <b>target è stato raggiunto</b> in considerazione del fatto che <b>n. 16 AdSP</b> (100% delle 16 AdSP istituite) si sono <b>dotate di servizi PCS interoperabili con l'Agenzia delle Dogane e/o con le Capitanerie di Porto e compatibili con la PLN</b> . Con <b>Decreto direttoriale n. 11 del 23 febbraio 2024</b> il MIT ha emanato il <b>Bando Pubblico</b> per la presentazione da parte degli interporti di rilevanza nazionale di proposte per l'ammissione al <b>cofinanziamento</b> di investimenti per lo sviluppo e <b>l'implementazione dei sistemi informatici</b> secondo gli standard di interoperabilità funzionali definiti dalla PLN e con particolare riguardo all'interconnessione con i PCS portuali <b>con risorse per 10 mln €</b> . I termini per la presentazione delle proposte sono stati riaperti (DD n. 31 del 18 aprile 2024). Sono pervenute 16 proposte. La formalizzazione del finanziamento è avvenuta con <b>decreto ministeriale n. 224 del 30 agosto 2024</b> , in corso di registrazione, con cui sono state <b>ripartite le risorse</b> nella misura di <b>EUR 8.269.104,50 euro</b> a favore di 16 interporti (Bologna, Cervignano, Trento-Interbrennero, Campano-Nola, Novara, Livorno, Orte, Padova, Pescara, Portogruaro, Prato, Torino, Trieste, Venezia, Verona, Parma-CEPIM); l'Interporto di Orte ha presentato formale rinuncia al finanziamento, mentre l'interporto di Livorno sta formalizzando la rinuncia al finanziamento. ( <i>Fonte: sesta Relazione al Parlamento del 27 marzo 2025</i> )

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
<i>LogIN business</i> (M3C2-I 2.1.3-5-bis)	175 (Nuovi progetti)	Ministero delle infrastrutture e trasporti	Incrementare la dotazione digitale e l'utilizzo delle tecnologie abilitanti da parte delle imprese nazionali di trasporto merci e logistica per favorire il dialogo informatizzato tra queste e gli enti pubblici e tra queste e le aziende cariatrici (anche attraverso la dematerializzazione documentale) nonché l'adozione di sistemi di pianificazione e programmazione dei carichi e di <i>route planning</i> anche attraverso la formazione del capitale umano.	<b>Obiettivo T2 2026 M3C2 5-bis</b> L'intervento si ritiene completato se <b>almeno 8 350 imprese hanno ricevuto sostegno pubblico</b> per sviluppare <b>sistemi digitali</b> volti a promuovere <b>l'interoperabilità</b> dei servizi e la conformità alle norme eCMR ed eFTI.  <i>Il nuovo target finale M3C2-5bis, è stato introdotto con la revisione del Piano di novembre 2024 e si riferisce alle tre linee di investimento.</i>	

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
<b>Digitalizzazione della gestione del traffico aereo</b> (M3C2-I 2.2-6)  Tale investimento è suddiviso nei seguenti 2 sub investimenti:  2.2.1 digitalizzazione della manutenzione e	<b>34</b> (Sovvenzioni) (Nuovi progetti)  <i>di cui</i> • 18 per la digitalizzazione della manutenzione e gestione dei dati aeronautici • 16 per l'ottimizzazione delle procedure di avvicinamento APT	Ministero delle infrastrutture e trasporti  <i>Attuazione:</i> ENAV	Potenziamento digitale del settore, che riguarderà sia lo sviluppo di <b>nuovi strumenti di digitalizzazione della informazione aeronautica</b> che la realizzazione di <b>piattaforme e servizi di aerei senza equipaggio</b> . I progetti riguarderanno lo sviluppo e la connettività del sistema di gestione del traffico senza equipaggio ( <i>Unmanned Traffic Management System, UTMS</i> ), la digitalizzazione delle informazioni aeronautiche e la definizione	<b>Traguardo: T1 2026 M3C2-6</b> <b>Entrata in funzione dei 3 progetti</b> seguenti: a) Centro operativo tecnico (TOC) e almeno due sistemi di gestione del traffico aereo (nuovo modello manutentivo) b) Informazioni aeronautiche digitalizzate c) Sistema di gestione del traffico senza equipaggio e connettività (UTMS).	Con decreto ministeriale n. 477 del 29 novembre 2021 sono state approvate le Convenzioni con il Gruppo <b>Enav S.p.A.</b> per l'attuazione dell'investimento. Enav S.p.A. ha trasmesso alla Direzione generale competente i <b>cronoprogrammi</b> degli interventi, approvati con decreto direttoriale n. 31 del 14 aprile 2022. Successivamente si sono registrate alcune criticità, che condizionano la realizzazione dell'intervento nei tempi previsti; pertanto, dei cinque <b>progetti</b> inizialmente previsti nel PNRR <b>ne restano in essere tre</b> . Infatti, nell'ambito del processo di revisione del PNRR, la <i>milestone</i> M3C2-7 è stata trasformata nel target attuale M3C2-6, con scadenza al T1/2026, avente ad oggetto l'entrata in esercizio dei <b>tre progetti</b> indicati.  Dal rapporto della <b>Corte dei conti</b> (deliberazione n. 3/2025 del 30 gennaio-5 febbraio 2025) «Innovazione digitale dei

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
<p>gestione dei dati aeronautici</p> <p>2.2.2. l'ottimizzazione delle procedure di avvicinamento APT</p>	(piattaforma UTM)		di un nuovo modello di manutenzione.	<p>Si ricorda che l'iniziale target <b>M3C2-6 a T4-2023</b>, prevedeva l'avvio delle procedure per l'acquisizione della fornitura e per l'erogazione dei servizi per la realizzazione del sistema di gestione del traffico aereo in almeno 13 siti ed è stato stralciato, (e oggetto di riduzione dei finanziamenti per 76 milioni €) a seguito della richiesta del soggetto attuatore (ENAV) per le seguenti motivazioni:</p> <p>1) La crisi russo-ucraina ha avuto effetti diretti negativi sulla possibilità di reperimento dei materiali e forniture tecnologiche essenziali per la realizzazione dei progetti</p> <p>2) Il contesto di rivisitazione delle tecnologie atte a garantire la piena resilienza cibernetica in linea con l'evoluzione e l'incremento degli attacchi cyber, (come ad esempio elaboratori server, sistemi radio, dispositivi di rete locale e geografica)</p> <p>3) La necessità di certificazione di talune componenti tecnologiche da parte dell'Agenzia per la Cyber Sicurezza Nazionale (ACNCVCN). Tali certificazioni, ritenute indispensabili per la politica di sicurezza cibernetica nazionale,</p>	<p>sistemi aeroportuali» risulta il seguente stato di avanzamento dei progetti aggiornato al 31 dicembre 2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuovo modello manutentivo - 67% (Techno-Sky);</li> <li>• Digitalizzazione informazioni aeronautiche - 83% (IDS-AirNav);</li> <li>• Sviluppo piattaforma connettività sistema UTM - 60% (D-Flight).</li> </ul> <p>(Fonte: <i>Relazione della Corte dei Conti Deliberazione n. 3/2025, NN 2, n. 206</i>)</p>

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
				comportano, oltre alla modifica dell'assetto tecnologico rispetto all'originario progetto, tempistiche più complesse rapportate all'elevatissimo numero di istanze certificative. (Fonte: Banca dati Regis-RGS)	

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
<p><i>Cold ironing</i> (Elettificazione delle banchine portuali per la riduzione delle emissioni delle navi nella fase di stazionamento) M3C2-I 2,3, 7,12)</p> <p>NUOVO (inserito a dicembre 2023 come scale-up della Riforma M3C2. R.1.3)</p>	<p><b>400</b> (Sovvenzioni)</p> <p>di cui: -nuovi progetti 221,87 -progetti in essere 178,13</p> <p>Altre risorse del Fondo Complementare PNC sono pari a 700 mln €</p>	Ministero delle infrastrutture e trasporti	L'investimento consiste nella realizzazione di una <b>rete di impianti per la fornitura di energia elettrica da terra alle navi nell'area portuale (banchine)</b> e della relativa infrastruttura di connessione alla rete nazionale di trasmissione. In linea con il regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, la fornitura di elettricità da terra consente anche la ricarica delle navi elettriche	<p><b>Traguardo: T3 2024 (M3C2-7)</b> Pubblicazione del <b>bando di gara</b> e aggiudicazione di tutti i contratti per la costruzione di almeno 15 impianti di <i>cold ironing</i> che forniscano energia elettrica in almeno 10 porti.</p> <p><b>Obiettivo: T1 2026 (M3C2-12)</b> <b>Entrata in funzione di almeno 15 infrastrutture di cold ironing</b> che forniscano energia elettrica in almeno 10 porti.</p>	<p><b>L'obiettivo M3C2-7</b> fissato dalla milestone relativo all'aggiudicazione degli appalti per la costruzione di <b>almeno 15 impianti di cold ironing in almeno 10 porti, è stato conseguito.</b> mediante l'aggiudicazione degli appalti per la realizzazione di n. 20 impianti di cold ironing in 13 porti ed è in corso la fase di <i>assessment</i> da parte della Commissione europea.</p> <p>Dalla <b>sesta Relazione al parlamento</b> (27 marzo 2025) risulta che a seguito dell'assegnazione delle risorse da parte del MEF, con <b>decreto n. 321 del 13 dicembre 2024</b> il MIT ha provveduto al riparto delle risorse pari a 305,6 milioni € e di <b>individuazione degli interventi</b> in 16 porti di competenza di <b>10 AdSP</b>. Risultano già aggiudicati gli appalti per la realizzazione di n. 24 impianti di <i>Cold ironing</i> nei seguenti Porti: 1. Genova (1 impianto), 2. Pozzallo (1 impianto); 3. Palermo (1 impianto); 4. Piombino (1 impianto); 5. Portoferraio (1 impianto); 6. Venezia (3 impianti); 7. Gioia Tauro (2 impianti); 8. La Spezia (1 impianto); 9. Trieste (4 impianti); 10. Monfalcone (1 impianto); 11. Ravenna (1 impianto); 12. Ancona (1 impianto); 13. Ortona (3 impianti); 14. Pesaro (1 impianto); 15. Pescara (1 impianto); 16. San benedetto del Tronto (1 impianto).</p> <p>(Fonte: Regis e Rapporto della Corte dei Conti: «Elettificazione delle banchine (cold ironing)»)</p>

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
					<i>approvato con deliberazione n. 38/2025 del 3-14 febbraio 2025, trasmesso alla Camera NN_02, n. 241)</i>

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
<b>Porti verdi (Green Ports): interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti</b> <b>(M3C2-I 1.1-8,9)</b>	<b>270</b> (Prestiti) <i>(Nuovi progetti)</i>  <i>Fondi PNC per 1.470 mln € sono destinati al progetto complementare "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici"(PNC-C7)</i>	Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE)  <i>Attuazione:</i> Le 9 AdSP del Centro-Nord, più quella di Sardegna.	Il Progetto <i>Green Ports</i> mira a <b>ridurre le emissioni di CO2</b> e migliorare la qualità dell'aria nelle <b>città portuali</b> attraverso interventi finalizzati <b>all'efficienza energetica</b> e alla promozione dell'uso <b>dell'energia rinnovabile nei porti</b> . I progetti devono essere selezionati tra quelli che le singole Autorità di sistema portuale hanno indicato nei documenti di pianificazione energetica ambientale del sistema portuale (DEASP). Ci si attende anche che il programma "Porti verdi" consenta di ridurre in modo significativo altri inquinanti da combustione, che sono la causa principale del deterioramento della qualità dell'aria nelle città portuali. Questo investimento comprende l'acquisto di veicoli e imbarcazioni di servizio a emissioni zero o la trasformazione di veicoli e imbarcazioni di servizio a combustibile fossile in veicoli e imbarcazioni di servizio a emissioni zero.	<b>Obiettivo: T4 2022 (M3C2-8)</b> <b>Aggiudicazione</b> di opere ad <b>almeno sette autorità di sistema portuale</b> . La procedura di selezione per l'aggiudicazione di opere deve prevedere quanto segue: a) criteri di ammissibilità che assicurino la conformità delle opere agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" (2021/C58/01) e alla pertinente normativa ambientale dell'UE e nazionale; b) impegno a garantire che il contributo climatico dell'investimento secondo la metodologia di cui all'allegato VI del regolamento (UE) 2021/241 rappresenti almeno il 79% del costo totale dell'investimento sostenuto dall'RRF; c) impegno a riferire in merito all'attuazione della misura a metà della durata del regime e alla fine dello stesso  <b>Traguardo: T2 2026 (M3C2-9)</b>	Nel 2022 si è conclusa la valutazione delle 129 proposte progettuali presentate dalle Autorità di Sistema Portuale. Il 13/12/2022 sono stati registrati i <b>decreti</b> di ammissione al finanziamento per 115 milioni €, che costituiscono <b>aggiudicazione di 31 progetti per 8 AdSP</b> (per 110 mln €), pertanto <b>l'obiettivo è stato conseguito</b> . Tra giugno ed agosto 2023, sono stati emanati decreti direttoriali di ammissione al finanziamento di altre 21 proposte progettuali (per 42 mln €), fuori dalla normativa aiuti di stato. Da luglio 2023 si è proceduto con l'emanazione dei Decreti Direttoriali di ammissione al finanziamento delle proposte progettuali che rientrano nel regime aiuti di stato (Regolamento GBER). Al novembre 2023 sono state ammesse a finanziamento 9 proposte progettuali (per 39 mln €).  Nella <b>quarta Relazione sullo stato di attuazione del PNRR</b> (febbraio 2024 -Doc. XIII, n. 2) si riporta che la rimodulazione del Piano ha portato alla <b>proroga della scadenza del target M3C2-9</b> da T2/2025 al <b>T2/2026</b> e l'inserimento nello stesso dello "obbligo di completamento di 75 progetti delle AdSP" e del valore percentuale del 79% (media pesata dei coefficienti climatici degli interventi, in luogo di un valore assoluto), del totale dei costi di investimento che contribuiscono agli obiettivi climatici, in linea con il <i>target</i> M3C2- 8.  Nel <b>Rapporto della Corte dei Conti</b> : «Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
			Si ricorda che il MIT è invece il soggetto responsabile dell'attuazione dell'investimento C.7 del piano nazionale complementare (PNC) "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici" per euro 1.470.000.000.	Completamento di <b>almeno 75 progetti per le autorità portuali</b> . Almeno il <b>79% dell'investimento</b> totale deve essere destinato ad attività a sostegno dell' <b>obiettivo climatico</b> secondo la metodologia di cui all'allegato VI del regolamento (UE) 2021/241	<p>infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici» (approvato con deliberazione n. 39/2025 del 3-14 febbraio 2025,) trasmesso alla Camera (NN_02, n. 242), si riporta che il MASE registra un numero di <b>progetti</b> rilevanti ai fini del raggiungimento del nuovo target pari a <b>62</b>. Sono state richieste anticipazioni di fondi per un importo complessivo erogato pari a euro 10.764.158,05, di cui euro 3.330.041,09 nel 2024. Le risorse complessivamente erogate sulla Misura PNRR ammontano ad euro 10.831.331,32.</p> <p>In base alla <b>sesta Relazione al Parlamento</b> (marzo 2025) nel mese di ottobre 2024, con Decreto Direttoriale e stata approvata dal MASE la modifica dell'Avviso di Manifestazione di Interesse e dei criteri di cui all'allegato 4 allo stesso, al fine di adeguare i requisiti per la partecipazione degli operatori portuali ai bandi delle AdSP per la presentazione di proposte progettuali afferenti alla tipologia n. 4 dell'Avviso (per la quasi totalità delle AdSP detti bandi sono attualmente in fase di svolgimento).</p> <p>Con <b>Decreto Direttoriale n. 312 del 20 dicembre 2024</b> la Direzione ha disposto la <b>riapertura dei termini</b> dell'originario Avviso pubblico del 25 agosto 2021, a seguito della disponibilità di risorse residue a valere sul citato Avviso.</p>

Tale investimento risulta suddiviso, nel PNRR rimodulato, tra i seguenti **sub-investimenti**:

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
Efficienza energetica (M3C2-I 1.1.a)	67,5				
Energia solare	124,2				

(M3C2-I 1.1.b)					
Riduzione dell'inquinamento (M3C2-I 1.1.c)	27				
Trasporti puliti (M3C2-I 1.1.d)	124,2				
Stazioni di ricarica (M3C2-I 1.1.e)	21,6				

**Investimenti presenti in altre Missioni:**  
***Investimenti infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES) (M5C3)***

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
<p><b>Investimenti infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)</b></p> <p><b>(M5C3-I 1.4-11, 12, 13)</b></p>	<p><b>563,5</b> (Prestiti) (Nuovi progetti)</p> <p><i>di cui:</i> -soggetto attuatore RFI: 69,7; -Soggetto attuatore Anas: 6; -soggetto attuatore AdSP: 186,708; - soggetto attuatore Struttura di Missione ZES unica: 301,092</p>	<p>MIT e Dipartimento per le Politiche di coesione della Presidenza del Consiglio (PCM-DIPCOE)</p>	<p>Gli interventi mirano a favorire la competitività e lo sviluppo economico delle ZES, costruendo le infrastrutture necessarie nelle aree industriali, creando collegamenti efficienti tra le reti di trasporto nazionale e quella europea, avviando lavori di urbanizzazione, industrializzazione e recupero ambientale.</p> <p>Gli interventi previsti sono classificati in tre categorie: a) connessioni di "ultimo miglio", ferroviario o stradale con i porti e le aree industriali; b) digitalizzazione della logistica e lavori di efficientamento energetico e ambientale; c) potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti.</p> <p>Dal 1° gennaio 2024 (DL n. 124/2023) è stata istituita la Zona economica speciale per il Mezzogiorno - “<b>ZES unica</b>” che comprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna e</p>	<p><b>Traguardo: T4 2021 M5C3-11</b> Entrata in vigore dei decreti ministeriali di approvazione del piano operativo per tutte e otto le ZES che assegnano risorse ai soggetti responsabili dell'attuazione e definiscono condizioni specifiche per evitare qualsiasi impatto ambientale degli interventi.</p> <p><b>Obiettivo: T4 2024 M5C3-12</b> <i>Differito da T2 a T4 2024 con la Decisione 18/11/2024 e modificata la descrizione con la Decisione del 20 giugno 2025.</i> Devono essere <b>iniziati i lavori per almeno 53 progetti</b> stabiliti dal decreto di assegnazione delle risorse. I progetti infrastrutturali devono essere identificati in modo univoco dal Codice Locale di Progetto (CLP)</p> <p><b>Obiettivo: T2 2026 M5C3-13</b> <b>Completamento di:</b> - <b>almeno 22 collegamenti dell'ultimo miglio</b> con porti o aree industriali delle ZES; - <b>almeno 15 interventi di digitalizzazione</b> della logistica, o urbanizzazioni o lavori di efficientamento energetico nelle stesse aree; - <b>almeno 4 interventi</b> di rafforzamento della <b>resilienza</b> dei porti.</p>	<p><b>M5C3-11</b> Il traguardo è stato <b>raggiunto</b> in quanto il <u>decreto interministeriale n. 492 del 3 dicembre 2021</u> ha <b>assegnato e ripartito le risorse</b> pari a 630 mln € tra le ZES (qui la <u>documentazione</u>). Il <b>D.M. 24 agosto 2022</b>, ha rimodulato l'articolazione interna degli importi (qui il <u>nuovo riparto</u>).</p> <p><b>M5C3-12</b> Dal 10 gennaio 2024, con l'entrata in vigore del decreto-legge n. 124/2023 è stata istituita la Zona economica speciale per il Mezzogiorno - "ZES unica" che comprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna. La struttura di missione "ZES unica" ha sostituito quindi in qualità di soggetto attuatore le precedenti strutture commissariali individuate dal Decreto interministeriale n.492/2021, mentre restano invariati i fondi assegnati agli altri soggetti attuatori della misura: AdSP, RFI ed Anas.</p> <p>In base alla Banca dati <i>Regis</i>, in fase di <i>assessment</i> del target in considerazione dalla particolare evoluzione intervenuta nella <i>governance</i> e nella disciplina delle ZES, prevista dallo stesso PNRR, è stato emanato il <u>Decreto Direttoriale n. 88 del 18.06.2025</u> che effettua una ricognizione degli interventi finanziati, con risorse PNRR. Gli interventi sono stati individuati con il Codice Unico di Progetto ed il Codice Locale Progetto. All'interno del Decreto Direttoriale è stata riportata altresì la definizione della lista di esclusione delle attività non coerenti con la normativa italiana ed europea in materia ambientale. Il Decreto è stato trasmesso agli</p>

che sostituisce le precedenti Zone economiche speciali frammentate in 8 diverse strutture amministrative.

Dal 1° marzo 2024 la **ZES unica** è stata individuata quale **nuovo Soggetto attuatore**.

L'elenco degli interventi deve comprendere, ad esempio, le seguenti misure o misure equivalenti:

- Completamento della infrastruttura della rete TEN-T globale nei porti di Vasto e Ortona e delle aree industriali di Saletti e Manoppello (**Abruzzo**);
- Infrastrutture nel porto di Salerno e nelle aree industriali di Ufita, Marcianise, Battipaglia e Nola (**Campania**);
- Interconnessioni tra il porto di Manfredonia e le aree urbane di Termoli, Brindisi e Lecce (**Puglia e Molise**);
- Interconnessioni tra il porto di Taranto e le aree urbane di Taranto, Potenza e Matera (**Puglia e Basilicata**);
- Interventi infrastrutturali per l'accessibilità al porto di Gioia Tauro (**Calabria**);
- L'accessibilità infrastrutturale del porto di Cagliari (**Sardegna**);
- Interventi infrastrutturali per l'accessibilità ai porti di Augusta, Riporto, Sant'Agata di Militello e Gela (**Sicilia**).

organi di controllo per i seguiti di competenza e nelle more della registrazione è stato pubblicato sul sito del MIT

Allo stato attuale è comprovato, anche attraverso l'asseverazione fornita dall'ingegnere indipendente nel suo report, **l'avvio dei lavori per n.52 interventi** così suddivisi:

- a) **25 interventi di c.d. "ultimo miglio"**;
- b) **19 interventi attinenti alla digitalizzazione della logistica**, urbanizzazione ed efficientamento energetico;
- c) **8 interventi di rafforzamento della resilienza dei porti**.

*(Fonte: Banca dati Regis-RGS e sesta Relazione al Parlamento del 27 marzo 2025)*