



Notizie

Programmi

Agevolazioni

Formazione

Servizi

ISCRIVITI

ABBONAMENTI

Infrastrutture: De Micheli, dal Recovery niente risorse aggiuntive

Cristina Petrachi | Approfondimenti | f t in

10 Dicembre 2020

Nel
primo

triennio i fondi del Recovery Plan per le infrastrutture saranno sostitutivi e non aggiuntivi rispetto a quelli nazionali già esistenti. A dirlo la ministra De Micheli nel corso di una conferenza sulle opere pubbliche.

> [Recovery Plan Italia: dalle infrastrutture alla sanità, cosa prevede il piano per la ripresa](#)

In attesa di avere il testo definitivo del **Recovery plan italiano**, il quadro sugli interventi infrastrutturali che saranno pagati con i soldi di Bruxelles si fa ormai di ora in ora sempre più chiaro.

Le ultime due informazioni di peso sono state fornite mercoledì dalla stessa ministra **De Micheli**, nel corso della conferenza sulle opere pubbliche promossa da Confindustria, Ance, Luiss e Conferenza delle Regioni.

Intervenendo all'evento, infatti, la ministra ha confermato un'informazione che circolava ormai da qualche giorno: **la presenza nel Piano delle grandi opere strategiche già in corso di realizzazione** come l'alta velocità Napoli-Bari, ma anche il Terzo valico, la Brescia-Padova, Catania-Messina-Palermo, e via dicendo.

Ma non solo. Di grande rilevanza è anche l'altro dato comunicato dalla titolare del MIT e che chiarisce il quadro sulle risorse. De Micheli ha infatti spiegato che **"i fondi del Recovery Plan saranno sostitutivi e non aggiuntivi nel primo triennio** perché serviranno a sostituire debito già esistente con un debito che ha un costo più basso. I fondi saranno aggiuntivi, invece, nella fase pluriennale".

Un'informazione di grande peso perché non solo dà il polso di quanto dovrebbe essere investito in infrastrutture nei prossimi anni, ma fornisce anche indicazioni sul riparto

Trova Bandi



Bandi Correlati

L. 104-92: agevolazioni fiscali per i soggetti disabili e le loro famiglie

COSME: Strategic alliances for the uptake of advanced technologies by SMEs on the economic recovery - COS-STRAT-20-3-05

Sardegna: ricerche su Autonomia regionale e sistema autonomie locali - Gender Equality Plan

Articoli Correlati

Recovery fund e 5G: le telco chiedono PPP per investimenti infrastrutturali

Conte chiude gli Stati generali, come sarà l'Italia post-coronavirus

Recovery fund, Industria 4.0 e 5G per colmare il digital gap in Italia

I più letti

Coronavirus: i contributi delle Regioni per famiglie e imprese



Bandi per privati

Piemonte: contributi per lo sviluppo della mobilità sostenibile

Lazio: contributi per acquisto di autovetture a basso impatto ambientale ai residenti di Roma e Valle del Sacco

Umbria: contributi economici per generalità studenti universitari - Emergenza Covid-19 - A.A. 2020-2021

Basilicata: 'Fuoriuscita Volontaria' LSU - LR 2-2005

Calabria: sostegno ai lavoratori dello spettacolo e alle guide turistiche - Emergenza Covid 19

Valle d'Aosta: Borse di studio per studenti universitari - a.a. 2020-2021

delle risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza tra i vari interventi. Parlando di debito, infatti, sembrerebbe che **alle infrastrutture andrà la parte di Recovery composta da prestiti**, e non le sovvenzioni a fondo perduto.

> [Superbonus, idrogeno, mobilità sostenibile: cosa c'è di green nel Recovery Plan](#)

Recovery Plan, la proposta del MIT su infrastrutture, logistica e patrimonio edilizio pubblico

In attesa della versione definitiva del Piano italiano di ripresa e resilienza, vale la pena ricordare la **proposta presentata a fine settembre dal MIT al Comitato interministeriale per gli affari europei (CIAE)**, improntata - per così dire - alla concretezza e alla fattibilità degli interventi, in relazione alle tempistiche serrate del Recovery.

A spiegare l'impostazione era stata sempre De Micheli durante un'audizione alla Camera, dove aveva confermato che il **"corpaccione" delle opere** che verranno finanziate dal Recovery Plan, sarebbe stato **quello del Piano Italia Veloce**, "essendoci come priorità assoluta la maturità progettuale" dell'opera. Un dato che, anche alla luce dell'inserimento delle grandi opere nel Piano, conferma la linea scelta dal Ministero per assicurare la spesa del Recovery in tempi certi.

Entrando nel vivo della proposta, gli interventi individuati a fine settembre dal MIT si dipanano su **nove aree strategiche**.

Le opere ferroviarie per la mobilità dei cittadini e la connessione veloce del paese

Parte dei fondi saranno stanziati anzitutto sul sistema ferroviario, strumento indispensabile per la competitività sostenibile del Paese. L'obiettivo infatti è quello di avere, al termine del programma, **l'80% della popolazione a meno di 1 ora da una stazione alta velocità**.

La riduzione del gap infrastrutturale e strumentale nelle mobilità locali

Un'attenzione particolare sarà data, inoltre, ai sistemi di mobilità locali, **rinnovando il parco autobus, la flotta dei treni adibiti al TPL e la flotta di navigazione** di continuità territoriale con modelli più sostenibili sotto il profilo ambientale. In questo caso, quindi, gli investimenti si concentreranno sia sulle infrastrutture sia sugli impianti fissi e il TPL.

Ma a livello locale il MIT punta anche a sviluppare la **mobilità ciclistica** e quella alternativa.

I green ports e la logistica sostenibile

Stessa logica (investimenti green e digitali) anche per i porti, dove si punta anche alla realizzazione del **Piano nazionale cold ironing** e alla riconversione della flotta navale nazionale in chiave ambientale. Il Ministero intende inoltre procedere con la sostituzione delle modalità dei mezzi su gomma adibiti all'autotrasporto con modalità sostenibili, così come con il rinnovo dei locomotori e dei carri merci.

Fondi europei: bandi POR FESR

Economia circolare: via alle domande per progetti di ricerca e sviluppo

Cashback di Natale, si parte l'8 dicembre: come ottenere i rimborsi

Ultimi Articoli

UE: una strategia e 82 iniziative per una mobilità sostenibile, smart e resiliente

Fondi europei: bandi POR FESR

Infrastrutture: De Micheli, dal Recovery niente risorse aggiuntive

PMI e ricerca industriale: aperto fino a febbraio il bando Eurostars

Opinioni



Piano strategico banda ultralarga: a che punto siamo



Recovery plan, saper amministrare invece di inventare



Piano promozione Made in Italy 2021-2022: cosa chiede il settore logistico

Corsi Formazione

14 GEN

Strategia di accesso ai Fondi UE

20 GEN

Transizione da Horizon 2020 a Horizon Europe: struttura e cambiamenti

In Evidenza



Economia circolare: via alle domande per progetti di ricerca e sviluppo



Intesa su FESR e Fondo di Coesione. Priorità a crescita intelligente e green economy



Decontribuzione Sud: in bilico la proroga con i fondi europei

Focus Magazine



La resilienza delle strade di regioni ed enti locali per la coesione e il collegamento con le aree interne

In questo caso il focus sarà il **completamento degli interventi stradali di competenza degli enti locali**, aumentando l'efficienza e la **sicurezza** della rete (con particolare riguardo a ponti e viadotti) e procedendo anche con la conversione delle infrastrutture esistenti in **smart road**.

Il Piano nazionale per la qualità dell'abitare

Oltre che per le infrastrutture, però, il MIT spera di **usare il Recovery plan anche per finanziare ulteriormente il Piano nazionale per la qualità dell'abitare** su cui è partito il primo bando da oltre 853 milioni di euro. La rigenerazione delle città perseguita dal Piano, infatti, intercetta le finalità del Recovery e pertanto agli 853 milioni già stanziati dalla Legge di bilancio 2020 potrebbero aggiungersi ulteriori fondi del Recovery.

La modernizzazione dei collegamenti stradali statali immediatamente cantierabili

Anche in questo caso il focus sarà **l'aumento della sicurezza e dell'efficienza delle connessioni**, intercettando una mission del Recovery plan. I fondi di Bruxelles, infatti, non possono essere usati per l'ordinaria amministrazione ma devono essere impiegati, invece, per aspetti innovativi che intercettano l'obiettivo UE della transizione green e digital, in cui la sicurezza ha un ruolo rilevante.

Il Piano nazionale degli interventi del settore idrico

Oltre ai progetti di cui il MIT si occuperà da solo, ce ne sono alcuni che saranno invece portati avanti assieme ad altri Ministeri. Il più importante è probabilmente il **Piano nazionale degli interventi del settore idrico che il MIT si candida a coordinare**.

Su questo fronte gli interventi riguarderanno il potenziamento e il completamento delle grandi infrastrutture idriche primarie (invasi, dighe, opere di derivazione, adduttori e grandi schemi idrici) e degli acquedotti. Ma si interverrà anche per ridurre la dispersione idrica e la discontinuità della fornitura, migliorare la qualità dell'acqua destinata al consumo umano, ampliare la capacità degli invasi e razionalizzare l'uso dell'acqua nei vari settori produttivi.

> [Recovery Plan: Bellanova, 17 miliardi agli investimenti per l'agricoltura](#)

L'innovazione digitale nei trasporti

Inoltre, vista l'importanza della transizione green e digital che i Recovery Plan dovranno perseguire, sul fronte infrastrutture e trasporti il MIT intende finanziare alcuni progetti sperimentali come il **Brenner digital green corridor** e il TPL 4.0 che creerà un **living lab sperimentale a Milano** per le tecnologie innovative per il TPL.

L'efficientamento energetico degli immobili pubblici di edilizia residenziale

Infine, con i fondi del Recovery plan, il MIT punta a



riqualificare il patrimonio immobiliare di Regioni e enti territoriali con popolazione maggiore a 3.500 abitanti, aumentandone anche il grado di sicurezza sismica e impiantistica, nonché l'efficienza energetica.

> [Commissione UE: in manovra i piani di spesa del Recovery fund](#)

- [Mobilità sostenibile](#)
- [Recovery Fund](#)
- [Investimenti pubblici](#)



[Chi Siamo](#) [Contatti](#) [Programmi e Leggi](#) [Domande Frequenti](#) [Sitemap](#) [Eventi](#) [Tags](#) [Termini, Condizioni e Privacy](#)

Copyright 2020 © FASI.biz - All rights reserved FASI.biz EU Media - VAT: IT 11195061004 - Italian ROC 20904 Tenders Credit ©European Union, [ted.europa.eu](#), 1998-2020