



Documento di Economia e Finanza 2024

Allegato
Strategie per le infrastrutture, la
mobilità e la logistica



Documento di Economia e Finanza 2024

Allegato

Strategie per le infrastrutture, la mobilità e
la logistica

Presentato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Matteo Salvini



INDICE

PREMESSA	7
I. LE LINEE PROGRAMMATICHE PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA.....	8
I.1. PER LO SVILUPPO DELLA QUALITÀ DELL'ABITARE	9
I.2. PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA IDRICO	9
I.3. PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA.....	10
II. LA METODOLOGIA DI SELEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE	11
II.1 MACRO-CRITERIO: SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	12
II.2 MACRO-CRITERIO: RIEQUILIBRIO SOCIO-ECONOMICO	13
II.3 MACRO-CRITERIO: SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE.....	14
II.4 MACRO-CRITERIO: GARANZIA DELLA SICUREZZA STRATEGICA	15
II.5 MACRO-CRITERIO: CONTENIMENTO DEI COSTI DI APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO.....	16
II.6 MACRO-CRITERIO: ADEGUAMENTO DELLA STRATEGIA NAZIONALE A QUELLA EUROPEA.....	16
III. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO	19
III.1. I PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA	19
III.2. IL PIANO NAZIONALE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E PER LA SICUREZZA NEL SETTORE IDRICO	25
III.3. IL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA	30
III.3.1 LE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO TEN-T	30
III.3.2 IL NUOVO CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) 2021-2027	42
III.3.3 IL SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT).....	44
III.4. LA DOMANDA DI TRASPORTO DEI PASSEGGERI E DELLE MERCI	55
III.5. LA RIMODULAZIONE DEL PNRR E DEL PNC	69
IV. I FOCUS STRATEGICI	71
IV.1. IL PONTE SULLO STRETTO	71
IV.2. LA REVISIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI.....	73
IV.3. IL PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA STRADALE	74
IV.4. PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA (PSNPL)	76
IV.5. INTERPORTI E PIATTAFORME LOGISTICHE	78
IV.6. LA DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA	79

IV.7. IL PROGRAMMA DI SVILUPPO DEI SISTEMI DI MOBILITA' NELLE AREE URBANE.....	80
IV.8. GIOCHI OLIMPICI E PARALIMPICI INVERNALI "MILANO CORTINA 2026"	82
IV.9. SMART ROAD E SUE APPLICAZIONI.....	87
IV.10. IL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA: PROGRAMMI DI SVILUPPO E SCENARI FUTURI.....	88
V. CONCLUSIONI	90
APPENDICE: LA RICOGNIZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI	91
A.1. I PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA	91
A.1.2 I PROGRAMMI PER LO SVILUPPO DEL SETTORE IDRICO	98
A.1.3 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI	108
A.1.4. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS E LA VIABILITA' SECONDARIA.	112
A.1.5. I PIANI DI INVESTIMENTO PER LE AUTOSTRADE	115
A.1.6. LO SVILUPPO DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA.....	116
A.1.7. LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA'	137
A.1.8. LO SVILUPPO AEROPORTUALE.....	160
A.1.9. GLI INTERPORTI	162
A.1.10. LE CICLOVIE NAZIONALI	163

PREMESSA

L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) rappresenta il documento programmatico sulla base del quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aggiorna il quadro generale degli investimenti infrastrutturali di propria competenza, in coerenza con **le linee e gli obiettivi strategici** riportati nel Capitolo I.

Il 2023 è stato un anno di transizione normativa, in cui è mutato l'impianto utilizzato fino agli anni precedenti per le azioni di pianificazione e programmazione strategica delle infrastrutture. Il Governo, con il D.Lgs. n. 36, ha approvato il nuovo Codice dei Contratti Pubblici e, in particolare, con l'articolo 39 ha previsto i criteri per l'individuazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale, che in questo documento sono declinati nel Capitolo II, proponendo una **metodologia** specifica.

Nel Capitolo III viene aggiornato il contesto di riferimento, con riguardo ai tre **sistemi infrastrutturali** di competenza del Ministero:

- il sistema infrastrutturale dell'edilizia, per lo sviluppo della qualità dell'abitare;
- il sistema idrico, tenuto anche conto della situazione emergente di scarsità del bene primario acqua in ambito civile, agricolo, industriale e turistico;
- il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (**SNIT**), inquadrato rispetto agli assi multimodali della rete europea Ten-T.

Il Capitolo IV aggiorna i **Focus** relativi alle **priorità programmatiche** già individuate nella precedente edizione del 2023, integrati con le nuove priorità emerse nel corso del 2024.

Infine, in **Appendice**, è riportata la **ricognizione degli investimenti** in corso e programmati di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

I. LE LINEE PROGRAMMATICHE PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Lo sviluppo infrastrutturale e il potenziamento e l'efficientamento delle reti multimodali di trasporto e della logistica giocano un ruolo fondamentale nella trasformazione del sistema economico del Paese.

Il contrasto alla precarietà abitativa ed il miglioramento del sistema del trasporto locale inducono cambiamenti profondi nel funzionamento delle città; l'incremento degli standard di fornitura e di riserva idrica rispondono alle emergenze indotte dai cambiamenti climatici.

Alla luce di questi presupposti, nella pianificazione di medio-lungo periodo delle infrastrutture di propria competenza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) si concentrerà:

- **sul completamento degli investimenti programmati**, basandosi su tempi realizzativi certi, svincolandosi da resistenze ideologiche o da procedure ridondanti che possano provocare rallentamenti dell'iter approvativo o dei lavori, producendo danni, in tal modo, all'ambiente, alla cultura e all'economia;
- **sulla messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti**, molte delle quali scontano oggi problemi strutturali legati alla loro vetustà o alla scarsa manutenzione eseguita negli anni;
- **sul continuo monitoraggio**, nel prossimo triennio, **delle modifiche al codice dei contratti pubblici**, allo scopo di coniugare costantemente un adeguato livello delle tutele con le necessarie semplificazioni normative e amministrative, anche per soddisfare le attese dei "territori" e ripristinare quel rapporto fiduciario che regge il sistema democratico italiano;
- **sullo sviluppo delle ulteriori opere individuate come strategiche**, prima fra tutte il Ponte sullo Stretto di Messina, non più rinviabile per l'Italia e per l'Europa nel suo complesso, costituendo il completamento del corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti trans-europee di trasporto;
- **sulla necessità di realizzare opere di qualità**, per garantire la sicurezza del sistema infrastrutturale e la competitività delle imprese di settore.

Le linee strategiche del MIT prendono spunto e derivazione, allo stesso tempo, del quadro programmatico europeo, a partire dalla revisione della rete dei Corridoi europei TEN-T e dai principi e dalle condizionalità del *Next Generation EU*, che hanno portato alla definizione degli obiettivi, delle riforme e degli investimenti infrastrutturali e del sistema della mobilità inseriti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e nel Piano Nazionale Complementare.

I.1. PER LO SVILUPPO DELLA QUALITÀ DELL'ABITARE

Il tema dell'edilizia statale, delle politiche abitative e della rigenerazione urbana riveste un'importanza fondamentale nell'ambito delle politiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per cui risulta imprescindibile portare avanti gli importanti sforzi già avviati come, ad esempio, con il Programma innovativo per la qualità dell'abitare (PINQUA) e continuare ad esplicare un ruolo essenziale nello sviluppo del cosiddetto “Piano Casa”, lungo tre direttrici:

- quella **regolatoria**, introducendo procedure più semplici e snelle, che favoriscano, a tutti i livelli, certezza dei tempi e qualità del risultato;
- quella **programmatoria**, promuovendo una seria pianificazione degli spazi, per ottimizzare il consumo del suolo e favorire lo sviluppo residenziale anche delle aree più svantaggiate;
- quella **finanziaria**, accompagnando i Comuni e gli Enti territoriali, sul piano finanziario ma anche su quello amministrativo, nella realizzazione di investimenti pubblici o pubblico privati finalizzati ad accrescerne la capacità residenziale.

È importante che il Governo e gli altri Enti intervengano per favorire un'edilizia di “alta qualità”, con le migliori tecnologie e i materiali più efficienti, non solo nelle zone centrali o creando quartieri per i segmenti più elevati di mercato, ma anche e soprattutto nelle periferie, per dare a queste ultime un nuovo volto e anche per estendere le aree urbane e attenuare l'iper-antropizzazione.

I.2. PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA IDRICO

Il sistema idrico acquisisce oggi un'importanza primaria a seguito del cambiamento del clima: quest'ultimo ha portato con sé scarsità di piogge e di ricarica degli acquiferi, inducendo a sua volta un ulteriore aumento della temperatura e rendendo imprescindibile l'adeguamento, il potenziamento e lo sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica.

A questo scopo, è stata istituita la **Cabina di regia per la crisi idrica**, con il DL 14 aprile 2023, n. 39 “Disposizioni urgenti per il contrasto della scarsità idrica e per il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche”, convertito con modificazioni dalla L. 13 giugno 2023, n. 68.

Il ruolo di coordinamento strategico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si svolge in collaborazione con gli altri attori fondamentali per la definizione dei fabbisogni in alcuni settori puntuali, con particolare riferimento al MASE per la regolazione ambientale e la politica energetica, al MASAF per la pianificazione dei fabbisogni infrastrutturali irrigui, alle Autorità di Distretto dei Bacini Idrografici per la pianificazione delle risorse idriche su scala vasta e all'ARERA per la regolazione economica e i controlli dell'efficienza prestazionale.

Con la L. 205/2017, art. 1, commi 516 e ss. e con la riforma inserita nel PNRR e avviata con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito dalla legge n. 156 del 9/11/2021, si è posto rimedio alla mancanza di un atto di pianificazione in materia di sistemi idrici. È infatti in corso di predisposizione il “**Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**” (PNISSI), con

l'obiettivo di aumentare significativamente l'accesso alla risorsa idrica complessiva, anche attraverso nuove modalità di ricognizione dei fabbisogni e rinnovati criteri di selezione delle infrastrutture idriche su cui intervenire.

I.3. PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Lo sviluppo del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della logistica (SNIT) continua ad essere di assoluta priorità nelle politiche del MIT, anche considerando la scadenza del 2026 per il completamento delle opere finanziate dal PNRR e dal Fondo complementare al PNRR, e con una particolare focalizzazione:

- sulla **sicurezza stradale**, rivedendo le norme vigenti e introducendone ulteriori per i mezzi innovativi che hanno fatto il loro ingresso nella mobilità urbana, riequilibrando le sanzioni sproporzionate rispetto alle violazioni commesse, ripristinando la certezza dell'irrogazione e della riscossione delle sanzioni;
- sulla **valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente**, anche sfruttando l'innovazione tecnologica e le opportunità offerte dalla transizione digitale per studiare soluzioni atte a gestire e a ottimizzare i flussi di traffico, ad aumentare la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture e a promuovere l'integrazione con il territorio;
- sull'**efficientamento del trasporto pubblico locale**, consentendo a ogni cittadino un agevole accesso ai servizi di mobilità e proseguendo nello sviluppo degli investimenti sulle reti di trasporto rapido di massa;
- sul **potenziamento degli assi ferroviari nazionali** per il trasporto di persone e merci, e consentendo a tutte le aree del Paese l'accessibilità ai servizi di trasporto veloce;
- sulla definizione e attivazione delle **procedure di aggiornamento e revisione del sistema delle concessioni autostradali**, anche allo scopo di ottenere tariffe più vantaggiose per l'utenza e maggiori investimenti sulla rete concessa;
- sulla **valorizzazione della catena logistica**, favorendone l'uscita dal cono d'ombra in cui è stata ristretta e sfruttandone le potenzialità per produrre miglioramenti tangibili sulla vita delle aziende e delle persone;
- su una **riforma della governance dei porti**, valutando le diverse ipotesi in campo, anche sulla base delle richieste provenienti dalle istituzioni europee, ma nella convinzione che i porti debbano rimanere pubblici;
- sul **potenziamento del trasporto marittimo** e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale;
- sullo **sviluppo degli aeroporti e del trasporto aereo**, nel quadro del Piano nazionale degli aeroporti, superando la "logica dei campanili", incentivando il trasporto aereo delle merci, valorizzando gli aeroporti che svolgono, anche solo per la loro collocazione geografica, una funzione strategica per la mobilità dei cittadini e delle merci.

II. LA METODOLOGIA DI SELEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

Le modalità di individuazione delle infrastrutture strategiche, la cui realizzazione riveste carattere di urgenza e di preminente interesse nazionale ai fini della modernizzazione e dello sviluppo del Paese, hanno un ruolo determinante nell'affrontare il processo di pianificazione strategica e di programmazione degli investimenti, che parte dal recepimento degli obiettivi della programmazione europea e dalle linee di indirizzo nazionali, in una visione di medio-lungo periodo, coniugandoli con i fabbisogni segnalati dagli Enti territoriali e locali e dagli stakeholder.

L'articolo 39 del D.Lgs 36/2023, "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici", ai comma 2 e 3, prevede che l'individuazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale avvenga sulla base di:

- esiti della valutazione delle alternative, da effettuarsi nell'ambito del "documento di fattibilità delle alternative progettuali" anche tenendo conto delle "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" redatte nel 2017 ai sensi del D.lgs. n. 228/2011;
- costi stimati e relativi stanziamenti;
- cronoprogramma di realizzazione.
- rendimento atteso dell'opera declinato, coerentemente con i suddetti obiettivi strategici, in termini di:
 - 1) sviluppo infrastrutturale del Paese;
 - 2) riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale;
 - 3) sostenibilità ambientale;
 - 4) garanzia della sicurezza strategica;
 - 5) contenimento dei costi di approvvigionamento energetico del Paese;
 - 6) adeguamento della strategia nazionale a quella della rete europea delle infrastrutture.

Al fine di meglio definire i criteri per la valutazione del "rendimento atteso" delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale è stato definito uno schema di metodologia che, per ciascuno dei suddetti 6 macro-criteri, suggerisce i criteri e sotto-criteri (quantitativi o qualitativi) per fornire un supporto decisionale alla individuazione delle priorità di investimento

La metodologia è stata condivisa con gli Stakeholder principali del settore (RFI, ANAS, altri enti territoriali,...) e sarà utilizzata, nel corso dei prossimi anni, per l'inserimento delle opere individuate nell'Allegato Infrastrutture al DEF.

II.1 MACRO-CRITERIO: SVILUPPO INFRASTRUTTURALE

Il contributo di un'opera all'obiettivo di "*sviluppo infrastrutturale del Paese*" è stato declinato attraverso quattro criteri:

- **fattibilità;**
- **coerenza con le strategie nazionali;**
- **sinergia con altri progetti e investimenti;**
- **potenziamento di infrastrutture esistenti.**

La **fattibilità** si riferisce alla valutazione tecnico-economico-finanziaria dell'opera, a quella procedurale, e alla capacità realizzativa dell'Ente proponente.

Nello specifico, i sotto-criteri individuati fanno riferimento i) alla fattibilità tecnica, in relazione agli esiti della valutazione delle alternative progettuali anche in merito alla fase realizzativa e alla complessità della stessa relativamente alle interferenze con il territorio e con la rete infrastrutturale esistente, ii) alla fattibilità economica, misurabile ad esempio attraverso indicatori quali il rapporto Benefici-Costi o il Valore Attualizzato Netto Economico come risultato dell'Analisi Benefici-Costi, iii) alla fattibilità finanziaria, in relazione all'approvvigionamento finanziario e ai costi dell'opera già stanziati, e iv) alla fattibilità procedurale, in relazione allo stato di avanzamento dell'iter progettuale o al processo di coinvolgimento di Stakeholder ed Enti locali in un processo decisionale partecipato. Inoltre, con riferimento all'intero programma delle opere proposte dall'Ente promotore, viene valutata sia la capacità realizzativa, sia la capacità di spesa delle risorse stanziare analizzando quanto già storicamente realizzato o in corso di realizzazione.

La **coerenza con le strategie nazionali** si riferisce alla valutazione degli impatti del progetto in relazione agli obiettivi individuati dai piani di settore nazionali. Nello specifico, vengono analizzati gli effetti dell'opera proposta sulla diversione modale verso modalità di trasporto sostenibili, ossia verso il Trasporto Pubblico o verso forme di mobilità attiva per il trasporto passeggeri, mentre verso il trasporto ferroviario o marittimo per quello merci. Inoltre, vengono valutati gli effetti sulla riduzione di fenomeni di congestione, ad esempio lungo importanti assi viari o ferroviari, o sul miglioramento dell'accessibilità trasportistica del Paese. Con riferimento alle infrastrutture idriche, vengono analizzati gli effetti sul contrasto alle crisi derivanti da eventi siccitosi e/o sul miglioramento dell'approvvigionamento idrico primario a scala di distretto idrografico.

La **sinergia con altri progetti e investimenti** mira invece alla valutazione di un potenziale "effetto rete" dell'opera, quindi un effetto indotto sulla rete infrastrutturale nel suo complesso, dovuto al completamento di corridoi o di "maglie" di rete, o anche di opere incompiute (nel caso, per esempio, di opere idriche, ecc.), con particolare attenzione a quegli interventi che favoriscono l'interconnessione di reti differenti favorendo l'intermodalità (ad esempio, gli interventi di ultimo miglio stradale e ferroviario nei porti ed interporti, o gli

interventi di conversione delle stazioni ferroviarie in hub multimodali) o la sicurezza dell'approvvigionamento idrico.

In ultimo, il criterio di **potenziamento e manutenzione delle infrastrutture esistenti** si riferisce alla valutazione di interventi di miglioramento delle prestazioni (anche di carattere gestionale) o di interventi di manutenzione che valorizzino il patrimonio infrastrutturale esistente, anche al fine di soddisfare le esigenze dei territori. Gli effetti valutati saranno quindi le variazioni delle prestazioni dell'infrastruttura (ivi compresi i costi di gestione), l'aumento della sicurezza (ad esempio, la riduzione dell'incidentalità e del numero di morti su strada, il recupero della piena funzionalità delle dighe) e il potenziamento tecnologico, sia di infrastrutture lineari (ad esempio, per mezzo di sistemi di controllo della circolazione o segnalamento ferroviario, anche al fine di adeguare la rete a standard tecnologici internazionali, o la digitalizzazione dei grandi adduttori idrici per il contenimento delle perdite), sia dei nodi (ad esempio, con l'introduzione di sistemi per il monitoraggio di merci pericolose, sistemi di gestione del traffico automatizzati, sensori IoT per monitorare le operazioni portuali ed interportuali, o per l'efficientamento e il monitoraggio di grandi dighe, impianti idroelettrici, idrovori o di potabilizzazione). Inoltre, la valutazione prenderà in considerazione l'implementazione, anche in via sperimentale, di nuove tecnologie, quali ad esempio i Sistemi di Trasporto Intelligenti Cooperativi (C-ITS) o soluzioni di intelligenza artificiale per ottimizzare i sistemi di trasporto, logistica e approvvigionamento idrico.

II.2 MACRO-CRITERIO: RIEQUILIBRIO SOCIO-ECONOMICO

L'obiettivo definito dal macro-criterio "*riequilibrio socioeconomico*" mira a garantire che gli impatti delle opere sulla popolazione, sulle attività economiche e su differenti territori siano distribuiti in modo equo, contribuendo così alla riduzione delle disparità esistenti. Pertanto, lo stesso è stato declinato in tre differenti criteri:

- **riequilibrio tra domanda e offerta;**
- **riequilibrio sociale;**
- **"Wider Economic Impacts" (WEIs).**

Il criterio di **riequilibrio tra domanda e offerta** si riferisce alla valutazione del riequilibrio della dotazione infrastrutturale nazionale pro-capite, al fine di valutare l'impatto di un'opera sulle attività economiche e sulla popolazione localizzata in aree meno sviluppate o in territori svantaggiati del Paese.

Il criterio di **riequilibrio sociale** si riferisce invece all'analisi della redistribuzione dell'accessibilità sul territorio ovvero dell'accessibilità alle risorse idriche a seguito della realizzazione di un intervento. La valutazione utilizza indicatori di accessibilità trasportistica, valutandone l'equità nella distribuzione attraverso indici statistici di dispersione (ad esempio, l'indice di GINI) al fine di misurare l'impatto degli interventi sulla coesione territoriale e sull'equità nell'accesso a differenti mercati e opportunità (ad esempio, opportunità

lavorative), ovvero indicatori per valutare l'accesso all'acqua, per i vari usi, attraverso, ad esempio, la valutazione del soddisfacimento dei fabbisogni idrici idropotabili, irrigui, industriali, di laminazione ed energetici.

In ultimo, la valutazione dei cosiddetti “Wider Economic Impacts” (WEIs), ossia gli impatti generati dalle infrastrutture di trasporto e/o idriche che si riversano su mercati esterni a quelli dei singoli settori ovvero il contributo delle infrastrutture alla crescita economica locale e alla competitività delle imprese (grazie, ad esempio, all'incremento degli scambi commerciali o alla riduzione dei costi di trasporto e aumento della competitività o alla possibilità di sviluppare agricoltura irrigua o sicurezza di approvvigionamento idrico per le industrie idro-esigenti). In questo caso, i sotto-criteri valutano le proposte di intervento in funzione dell'impatto sulla produttività economica nazionale, sull'occupazione generata sia in fase di realizzazione sia nel lungo periodo a valle della messa in esercizio dell'opera. Inoltre, va sottolineato che anche settori come il turismo e il mercato immobiliare possono essere influenzati dagli impatti delle nuove infrastrutture.

II.3 MACRO-CRITERIO: SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

L'obiettivo definito dal macro-criterio “*sostenibilità ambientale*” fa riferimento alla valutazione degli impatti ambientali associati alla progettazione, alla costruzione, all'operatività delle opere proposte. Al fine di garantire che le infrastrutture siano sviluppate in modo tale da minimizzare il loro impatto sull'ambiente e massimizzare al tempo stesso i benefici ambientali, questo viene declinato nei seguenti criteri:

- **mitigazione del rischio climatico e adattamento ai cambiamenti climatici;**
- **impatto sulla qualità dell'aria e dell'acqua;**
- **mitigazione del consumo di suolo e utilizzo sostenibile delle risorse naturali;**
- **impatto sull'ambiente naturale;**
- **tutela del benessere sociale.**

Il criterio di **mitigazione del rischio climatico e adattamento ai cambiamenti climatici** si riferisce da un lato alla *variazione dell'impronta carbonica dei trasporti*, valutando la variazione delle emissioni di CO₂ in ottica ciclo-vita potenzialmente generata, dall'altro valuta il *rischio idraulico e geomorfologico* dovuto alla localizzazione totale o parziale dell'opera in aree con particolari criticità. Inoltre, si riferisce alla valutazione degli effetti delle infrastrutture idriche sull'aumento della resilienza e dell'efficienza degli schemi idrici, come misura di adattamento alle ricorrenti crisi idriche e di riduzione degli sprechi di risorsa ovvero come presidio contro rischi alluvionali, nel caso di opere destinate alla laminazione.

Il criterio di **impatto sulla qualità dell'aria e dell'acqua** si riferisce invece alla *variazione di emissioni di inquinanti locali*, valutando la variazione delle emissioni di inquinanti locali, siano essi monossido di carbonio (CO), ossidi di azoto (NO_x),

particolato (PM), etc., generata dall'opera, ovvero alla gestione più sostenibile delle risorse idriche con infrastrutture moderne ed efficienti, in grado di razionalizzare ed ottimizzare i prelievi da corpi idrici naturali (superficiali e sotterranei), preservandone la qualità.

Il criterio di **mitigazione del consumo di suolo e utilizzo sostenibile delle risorse ambientali** valuta il *consumo di suolo* dell'opera in termini assoluti, ma anche in termini relativi rispetto all'*occupazione di aree specifiche*, come ad esempio aree ad elevata produttività agricola. Inoltre, approfondisce l'impatto dell'opera in merito alla *riduzione, riciclo e trattamento responsabile dei rifiuti prodotti e dell'acqua utilizzata*.

Il criterio di **impatto sull'ambiente naturale** si riferisce alla valutazione delle misure volte a *garantire una adeguata tutela del patrimonio paesaggistico e delle biodiversità*, anche in relazione alla localizzazione potenziale dell'opera nei pressi di siti di importanza comunitaria (SIC), e alla *protezione degli ecosistemi marini e costieri* (ad esempio attraverso il monitoraggio della qualità dell'acqua).

In ultimo, il criterio di **tutela del benessere sociale** si riferisce alla valutazione dell'*esposizione della popolazione alle "esternalità"* generate dagli interventi in esame, al fine di garantire ambienti abitativi e lavorativi salubri. Ad esempio, si valuterà l'esposizione acustica sia nel breve periodo (in fase di cantiere), sia nel lungo periodo (in fase di esercizio).

II.4 MACRO-CRITERIO: GARANZIA DELLA SICUREZZA STRATEGICA

L'obiettivo definito dal macro-criterio "**garanzia della sicurezza strategica**" si riferisce alla valutazione sia puntuale, sia in ottica di sistema, della capacità dell'opera di contribuire ad una rete di trasporto sicura e performante anche sotto condizioni emergenziali, ad uno schema idrico efficiente e resiliente anche in condizioni di crisi idriche, per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento idrico primario, ovvero alla mitigazione del rischio alluvionale.

Questa caratteristica si traduce, **per le infrastrutture di trasporto**, nella stima del contributo dell'opera alla **prevenzione e mitigazione degli impatti di eventi imprevisti**. Tale criterio di valutazione è stato declinato in tre differenti sotto-criteri: i) *ridondanza della rete*, ii) *capacità di mitigazione di shock*, iii) *rapidità di ripristino di condizioni di operatività a seguito di shock*.

La *ridondanza* misura la capacità di una rete di fornire percorsi alternativi in seguito alla totale o parziale riduzione del livello di servizio di una sua porzione (ad esempio, la chiusura di un tratto in galleria) in seguito ad uno shock o evento significativo, come ad esempio un'inondazione o un incidente che interessi il trasporto di merci pericolose. Viene pertanto valutato, a livello di sistema, la capacità di un'opera di aumentare la ridondanza della rete tramite l'abilitazione di percorsi alternativi o l'incremento di performance di percorsi alternativi esistenti.

Le opere e gli interventi proposti sono valutati anche in base al contributo che possono apportare alla *mitigazione degli impatti a seguito di uno shock* o di eventi significativi sulle reti di trasporto, ad esempio se questa è stata appositamente progettata per rispondere a situazioni emergenziali ed è inclusa nei piani di gestione dell'emergenza. Inoltre, viene valutata anche la *rapidità nel ripristino delle condizioni di operatività a seguito di uno shock*, soprattutto nel caso in cui l'opera presentasse dispositivi specifici, ad esempio tecnologici, per gestire appositamente condizioni emergenziali.

Per le **infrastrutture idriche** viene, invece, valutata la resilienza degli schemi idrici in termini di, ad esempio, capacità di accumulo, interconnessioni di reti e adduttori, diversificazione di fonti di approvvigionamento (anche non-convenzionali).

II.5 MACRO-CRITERIO: CONTENIMENTO DEI COSTI DI APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO

L'obiettivo definito dal macro-criterio "*contenimento dei costi di approvvigionamento energetico*" si riferisce alla valutazione del grado di **efficientamento dell'approvvigionamento energetico**. Nello specifico, sono sottoposti a valutazione eventuali interventi complementari e ancillari rispetto all'opera atti a migliorare *l'autosufficienza energetica dell'infrastruttura o la possibile produzione in eccesso per altri usi*, come per esempio l'installazione di pannelli fotovoltaici per la produzione di energia ovvero l'installazione di turbine per la produzione di energia idroelettrica in canali o adduttori, oltre che a servizio di invasi. Inoltre, si valuta anche il contributo dell'opera in esame alla diffusione e promozione indiretta *dell'utilizzo di carburanti alternativi* a quelli derivanti da fonti fossili, come, ad esempio, la realizzazione di apposite infrastrutture di produzione e/o distribuzione di vettori energetici alternativi. Infine si andrà a valutare l'impatto dell'opera in merito al *contributo alla diversificazione e sicurezza approvvigionamento energetico del Paese*.

II.6 MACRO-CRITERIO: ADEGUAMENTO DELLA STRATEGIA NAZIONALE A QUELLA EUROPEA

L'obiettivo definito dal macro-criterio "*adeguamento della strategia nazionale a quella europea*" fa riferimento alla valutazione delle opere in una duplice ottica:

- **contributo alla realizzazione delle TEN-T** (Trans-European Network - Transport, Reg. UE N.1315/2023);
- **allineamento ad altre direttive europee** (es. Direttiva Quadro Acque).

Il criterio di *contributo alla realizzazione delle TEN-T* valuta sia il contributo dell'opera oggetto di valutazione al *completamento della Rete TEN-T*, sia il

contributo al *completamento di uno specifico corridoio della Rete TEN-T*. La valutazione attiene sia interventi lineari (ad esempio, sezioni autostradali o tratte ferroviarie), sia nodali (ad esempio, relativi a stazioni, porti o aeroporti), sia *interventi di ultimo miglio* per la “messa in rete” di un nodo urbano, porto, aeroporto, oppure di un terminale ferroviario-stradale. In ultimo, per ogni opera proposta, viene inoltre valutato il grado di conformità e di *allineamento alle direttive europee vigenti* relative al settore della mobilità e dei trasporti, con particolare riferimento all’interoperabilità dei sistemi e alla decarbonizzazione del settore, ovvero alle direttive europee vigenti in tema di corretto uso delle risorse idriche e tutela dei corpi idrici.

L'Analisi Multi-Criteri (MCA)

Negli ultimi anni, si è registrata un'attenzione crescente verso la complessità degli impatti generati dagli investimenti in infrastrutture, in particolare quegli impatti difficilmente monetizzabili (seppur di natura economica), quelli ambientali e sociali. Questa consapevolezza ha portato a un consolidamento degli approcci di valutazione Multi-Criteri che, a differenza del classico approccio Benefici/Costi, consentono di valutare l'allineamento di un progetto con una gamma diversificata di obiettivi, talvolta confliggenti: ad esempio, ridurre i costi di gestione potrebbe essere in conflitto con gli obiettivi di riduzione degli impatti ambientali e/o la spesa in investimenti di capitale.

Nella realtà, è difficile individuare progetti che consentano di massimizzare contemporaneamente tutti gli obiettivi di cui i decisori sono portatori. I metodi Multi-Criteri, quindi, abbandonano la velleità di individuare la soluzione ottima dal punto di vista del benessere sociale aggregato e si muovono, al contrario, alla ricerca della soluzione di miglior compromesso tra i diversi obiettivi, ossia quella in cui l'impatto aggregato dell'investimento si avvicini il più possibile al valore ottimale.

Differentemente dall'Analisi Benefici-Costi, i metodi Multi-Criteri non richiedono che tutti gli impatti di un investimento siano espressi in termini monetari, bensì permettono di misurare ciascun effetto del progetto utilizzando la scala e l'unità di misura più appropriata allo stesso. Ad esempio, l'impatto sull'incidentalità derivante dalla realizzazione di una infrastruttura stradale può essere misurato in termini di numero di incidenti previsti, l'impatto sull'inquinamento atmosferico in termini di tonnellate di CO₂ emesse dai veicoli, l'impatto sul tempo di percorrenza non necessariamente convertito in unità monetarie (attraverso il valore economico del tempo, VoT).

Al fine di effettuare una valutazione Multi-Criteri occorre stabilire gli obiettivi che si intende perseguire e quindi i relativi criteri di valutazione, che si traducono in indicatori, quantitativi o qualitativi, che misurano il grado di soddisfacimento di ciascun obiettivo. Successivamente, mediante l'attribuzione di pesi che esprimono l'importanza relativa di un criterio rispetto a tutti gli altri, sarà possibile individuare la soluzione progettuale che approssima meglio quella ottimale.

L'analisi multicriteria si avvale di tabelle di valutazione come strumento metodologico ("matrici di decisione"), dove ogni colonna rappresenta un'alternativa progettuale e ogni riga i criteri di valutazione utilizzati. Attraverso la compilazione di queste tabelle, è possibile stabilire un ordine di preferenza tra le diverse alternative (*ranking*), in base al valore degli indicatori per ogni alternativa e al peso attribuito a ciascuno di essi (determinato in precedenza dal decisore).

III. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

III.1. I PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA

L'edilizia sociale costituisce, con oltre 28 milioni di abitazioni, il 6% circa dello stock abitativo totale nei Paesi dell'OCSE e dell'Unione Europea non OCSE. Nei Paesi dell'Unione Europea, la popolazione spende per l'alloggio una percentuale media pari al 20% del proprio reddito, ma nel caso delle fasce di popolazioni economicamente più vulnerabili si arriva fino al 40%, condizione che genera situazioni di marginalità.

In Italia, secondo il Ministero dello sviluppo economico, gli edifici a destinazione d'uso residenziale risultano pari a 12,42 milioni, con quasi 32 milioni di unità abitative: di tale patrimonio, 750.000 sono case popolari e ospitano circa 2 milioni di persone: una percentuale inferiore alla media dei Paesi membri dell'Unione Europea.

Le famiglie che vivevano in alloggi di Edilizia Residenziale Pubblica (ERP) nel 2020 erano oltre 700.000 e il doppio di esse sono quelle che vivono in condizioni di disagio abitativo. Tale condizione di disagio è aggravata non solo in relazione alle condizioni di fragilità economica delle famiglie, che già hanno in disponibilità un alloggio, ma anche dall'insufficienza di alloggi pubblici. Nel 2018, circa 650.000 famiglie erano in lista di attesa per la disponibilità di un alloggio.

Si osserva, altresì, che oltre il 65% dei 12,42 milioni di edifici che rappresentano il parco edilizio nazionale di edilizia residenziale, ha più di 45 anni così da dover essere considerato un patrimonio obsoleto e vulnerabile rispetto agli standard in materia di efficientamento energetico o di adeguamento sismico, spesso anche non più utilizzabili a fini abitativi.

Da tali dati emerge una doppia esigenza: quella dell'aumento quantitativo di alloggi sociali e quella della riqualificazione del patrimonio esistente.

A tutto questo si aggiunge la necessità della compattazione della città, attraverso processi di rigenerazione urbana, al fine di recuperare alcune frazioni di suolo utilizzato.

Le politiche di incentivazione volte al miglioramento della qualità dell'abitare e all'edilizia residenziale hanno trovato in parte applicazione nei più recenti programmi ministeriali, anche in virtù della possibilità di finanziamento attraverso i fondi straordinari del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e dal Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al PNRR (PNC).

In questo contesto si collocano il Programma Nazionale Innovativo per la Qualità dell'Abitare (PINQuA) e il Programma ERP Sicuro Verde Sociale.

Entrambi i Programmi interessano luoghi caratterizzati da marginalità fisica e sociale, per i quali si richiedono interventi che affrontino, indistintamente, elementi puntuali o interi comparti urbani, con un approccio integrato, in piena

coerenza con la “pratica dell’abitare”, riguardando anche dotazioni e infrastrutture.

Infatti, i Programmi non interessano esclusivamente immobili residenziali, con interventi di efficientamento energetico e di miglioramento sismico, ma coinvolgono i servizi e le attrezzature, la qualità dell’ambiente urbano, l’accessibilità materiale e immateriale, l’attenzione alla dimensione dell’urbanità.

TABELLA III.1: PERCENTUALE DI ABITAZIONI IN SOCIAL HOUSING SUL TOTALE DELLO STOCK IMMOBILIARE IN EUROPA

PAESE	PERCENTUALE
Paesi Bassi	30,0
Austria	24,0
Danimarca	21,0
Gran Bretagna	17,6
Francia	16,5
Finlandia	12,0
Repubblica Ceca	9,0
Irlanda	8,9
Slovenia	6,0
Belgio	6,0
Norvegia	4,0
Italia	3,7
Slovacchia	3,0
Germania	3,0
Cipro	2,8
Bulgaria	2,6
Spagna	2,5
Estonia	2,0
Lussemburgo	1,0
Svezia	0,7
Grecia	0,0

Il Piano Casa

La legge di bilancio 30 dicembre 2023 n. 213, articolo 1, commi 282-284 stabilisce che, al fine di contrastare il disagio abitativo sul territorio nazionale, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, previa intesa in sede di Conferenza unificata ai sensi dell’articolo 9, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge, sono definite le linee guida per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica coerenti con le linee di attività previste:

a) contrasto al disagio abitativo mediante azioni di recupero del patrimonio immobiliare esistente e di riconversione di edifici aventi altra destinazione pubblica, secondo quanto previsto nel programma nazionale pluriennale di valorizzazione e dismissione del patrimonio immobiliare pubblico, di cui all’articolo 28-quinquies, comma 2, del decreto-legge 22 giugno 2023, n. 75, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 2023, n. 112;

b) destinazione a obiettivi di edilizia residenziale pubblica o sociale delle unità immobiliari di edilizia privata rimaste invendute, in accordo con i proprietari;

c) realizzazione di progetti di edilizia residenziale pubblica tramite operazioni di partenariato pubblico-privato disciplinato dal libro IV del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, finalizzate al recupero o alla riconversione del patrimonio immobiliare esistente ai sensi della lettera a) ovvero alla realizzazione di nuovi edifici su aree già individuate come edificabili nell'ambito dei piani regolatori generali.

Al fine di rilevare le maggiori priorità e i fabbisogni sul tema dell'abitare nonché di valutare, conseguentemente, le strategie e gli investimenti da porre in campo, sono state effettuate delle consultazioni con i maggiori protagonisti del settore.

Le molteplici proposte pervenute hanno portato all'individuazione di specifiche tematiche che si è ritenuto di dover approfondire attraverso la costituzione di specifici tavoli di lavoro, con il coinvolgimento di professionalità interne ed esterne all'Amministrazione, le cui attività saranno coordinate dalla Direzione generale per la casa e la riqualificazione urbana.

Si riportano di seguito le tematiche oggetto di approfondimento che saranno trattate ai fini della stesura delle previste linee guida contenute nel decreto ministeriale da emanare ai sensi della legge di bilancio 30 dicembre 2023 n. 213:

- Riordino e semplificazione delle procedure relative alla disciplina edilizia/urbanistica.
- Riordino delle attività degli Enti strumentali regionali (IACP comunque denominati)
- Quantificazione fabbisogno abitativo ERP ed ERS.

Individuazione e mappatura del patrimonio immobiliare pubblico da recuperare: in disuso, in stato di degrado e abbandono da riconvertire a edilizia residenziale.

Individuazione e mappatura del patrimonio immobiliare privato invenduto.

- Nuova edilizia residenziale ERP-ERS: edilizia residenziale pubblica, housing sociale, senior-housing, housing intergenerazionale, studentato, lavoratori fuori sede, Forze dell'Ordine.

Per il coordinamento delle attività dei singoli tavoli di lavoro concernenti le sopracitate tematiche, finalizzate alla stesura delle previste linee guida contenute nel decreto ministeriale da emanare ai sensi della legge di bilancio 30 dicembre 2023 n. 213, è stato costituito un gruppo di lavoro composto da 10 partecipanti, di cui 8 individuati nell'ambito della Direzione generale per la casa e la riqualificazione urbana e 2 esperti in materie tecnico-giuridiche.

I tavoli di lavoro sono stati recentemente avviati.

La riforma urbanistica

L'impianto normativo che regola l'urbanistica in Italia, incardinato nella Legge n. 1150 del 17 agosto 1942 e nel D.M. n. 1444 del 2 aprile 1968, è oramai inadeguato ai più recenti (e futuri) modelli di sviluppo.

Gli interventi normativi più recenti non restituiscono uno scenario organico: per citarne alcuni, il D.L. n. 32 del 18 aprile 2019, noto come "Sblocca cantieri",

mira alla riqualificazione di aree afflitte da degrado e alla riduzione del consumo di suolo; il D.L. 16 luglio 2020, n. 76, “Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale”, propone di superare molte delle limitazioni della normativa vigente impiegando un rigido percorso amministrativo; i Disegni di Legge 1131/2020, “Misure per la rigenerazione urbana”, e 1981/2020, “Norme per la rigenerazione urbana”, propongono l’istituzione di un Fondo Nazionale per la rigenerazione urbana con il compito di cofinanziare i bandi emanati a livello regionale. Il risultato è che l’attuale quadro normativo fornisce uno scenario frammentato e confuso.

Con l’obiettivo di affrontare una nuova riforma urbanistica, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta attivando una serie di azioni finalizzate all’elaborazione di uno strumento normativo in grado di riformulare gli obsoleti capisaldi che regolano la materia e le politiche di sviluppo urbano.

Il Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell’Abitare (PINQuA) - descrizione e stato attuativo

Il PINQuA è stato istituito ai sensi del comma 437, articolo 1 della legge n. 160 del 27 dicembre 2019 ed è stato disciplinato ai sensi del Decreto Interministeriale n. 395 del 16 settembre 2020 promosso congiuntamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), competente per le politiche abitative, dal Ministero dell’economia e delle finanze (MEF) e dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (MiBACT), e reso operativo dal Decreto Direttoriale n. 15870 del 17 novembre 2020.

Il Programma è stato adottato con l’obiettivo di “ridurre il disagio abitativo e insediativo, con particolare riferimento alle periferie” ovvero di sostenere e favorire lo sviluppo di interventi residenziali pubblici innovativi, capaci di innescare processi di recupero e riqualificazione di ambiti problematici dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

I progetti sono stati articolati in Progetti Ordinari, per un finanziamento massimo di 15 milioni di euro per singola richiesta, e Progetti Pilota ad Alto Rendimento, per un finanziamento massimo di 100 milioni di euro per singola richiesta. Oltre 140 amministrazioni pubbliche, tra Comuni capoluoghi di provincia o con oltre 60.000 abitanti (119 su 137), Città Metropolitane (12 su 14) e Regioni (13 su 19), hanno impegnato le proprie risorse a predisporre i progetti da trasmettere: entro i termini del 16 marzo e 15 aprile 2021 sono giunte richieste di finanziamento per 281 Proposte Ordinarie e 9 Progetti Pilota ad Alto Rendimento Pilota: 290 richieste di finanziamento, oltre 1.500 interventi per un totale di 4,6 miliardi di euro.

Per l’istruttoria delle proposte, con il Decreto n. 474 del 27 ottobre 2020, è stata istituita l’Alta Commissione che ha predisposto la graduatoria finale. Per la valutazione delle richieste è stata applicata una matrice che si basa su una serie di differenti criteri che si traducono in 6 serie di indicatori di impatti (ambientale, sociale, culturale, urbano-territoriale, economico-finanziario, tecnologico-processuale), a loro volta misurabili attraverso 33 indicatori: l’apporto economico di risorse private, la rispondenza alle politiche territoriali regionali, la sostenibilità ed efficienza energetica e la premialità al consumo di suolo zero hanno costituito alcune delle voci valutate.

La legge di bilancio 2021 e le successive disposizioni normative, compreso il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 6 agosto 2021, hanno destinato al programma un apporto finanziario a valere sui fondi PNRR, Missione 5 Componente 2, Investimento 2.3, un importo complessivo di € 2.800.000.000,00.

Al termine dell'istruttoria sono state dichiarate ammissibili a finanziamento 263 delle Proposte Ordinarie e 8 dei Progetti Pilota ad Alto Rendimento: tra queste, ai sensi del Decreto Ministeriale n. 383 del 7 ottobre 2021, sono stati finanziati 151 Proposte e 8 Progetti Pilota per un totale di 2.820.007.519,85 €, di cui il 37,93% nelle Regioni settentrionali, il 21,95% nelle Regioni centrali e il 40,12% nelle Regioni del Mezzogiorno.

Tra gli aspetti innovativi più interessanti si segnala l'individuazione della "città pubblica" quale campo di lavoro prioritario per la rigenerazione urbana, la sfida per centinaia di Pubbliche Amministrazioni e professionisti a mettere in gioco le proprie competenze su più settori e livelli, la richiesta di accompagnare la trasformazione materiale con azioni immateriali e politiche di coesione che rendessero partecipi le comunità locali, la richiesta di consumo di suolo nullo e rispetto del Next Generation EU di "non arrecare danno significativo all'ambiente" (DNSH).

Nel periodo 2021-2026, l'Italia si è assunta l'impegno di realizzare, per l'accesso ai fondi del PNRR, un numero significativo di unità abitative e spazi pubblici: entro il 31 marzo 2026 gli interventi dovranno essere conclusi, andando a definire un rinnovato approccio al tema dell'abitare e andando a incrementare la quantità e la qualità dell'offerta di spazi per abitare.

In appendice sono riportati i progetti ammessi a finanziamento e i target da raggiungere.

Il Programma ERP Sicuro Verde Sociale - descrizione e stato attuativo

Il Programma "ERP Sicuro Verde Sociale", promosso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in collaborazione con il Dipartimento Casa Italia della Presidenza del Consiglio dei ministri, viene ideato come "Safe Green Social" prima dell'adozione del PNRR.

Il Programma affronta le criticità fisiche e sociali dell'edilizia residenziale pubblica e i soggetti attuatori corrispondono con le istituzioni che gestiscono il patrimonio immobiliare ovvero Regioni, Comuni, Istituti Autonomi Case Popolari o ATER comunque denominate: l'obiettivo generale del Programma è di riqualificare il patrimonio ERP per rendere le strutture esistenti sismicamente più sicure, energeticamente più efficienti, meno inquinanti e socialmente più eque.

Quantitativamente, il Programma ha l'obiettivo di:

- efficientare energeticamente una superficie di 4,5 milioni di m2 di immobili ERP, pari a circa 1/10 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia;
- ridurre il 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;
- contrarre di 80.000 tonnellate/anno le emissioni di CO2 in atmosfera. Nello specifico, l'obiettivo è di ridurre le emissioni in Italia, un Paese che soffre di un parco immobiliare pubblico e privato con oltre il 60% di età superiore a 50 anni;

- migliorare o adeguare sismicamente una superficie pari a 1,4 milioni di m2 di immobili ERP, pari a circa 1/30 dell'intera superficie disponibile;
- incrementare le superfici disponibili di 450.000 m2.

Il Decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, convertito con modificazioni dalla Legge n. 101 del 1° luglio 2021, ha previsto l'ammissibilità di azioni quali la realizzazione di opere di miglioramento o adeguamento sismico, gli interventi di efficientamento energetico, le operazioni di miglioramento e valorizzazione delle aree vegetazionali, gli interventi di demolizione e ricostruzione, gli interventi di razionalizzazione degli spazi, la locazione e l'acquisto di immobili da destinare alla sistemazione temporanea degli assegnatari i cui alloggi sono oggetto di interventi di recupero e riqualificazione.

I criteri di riparto, individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con i rappresentanti delle Regioni, Province Autonome, ANCI e UPI coordinati dal Ministero degli affari regionali, sono stati:

- il numero alloggi di edilizia residenziale pubblica presenti in ciascuna Regione (peso 50%);
- l'entità della popolazione residente nella Regione/Provincia Autonoma (peso 20%);
- l'entità popolazione regionale residente nelle zone sismiche 1 e 2 (peso 30%).

Il testo finale del D.P.C.M. 15 settembre 2021 ha ripartito tra le Regioni e le Province Autonome, nell'arco temporale dal 2021 al 2026, risorse pari a 2 miliardi di euro che concorreranno alla realizzazione di 1.575 interventi su oltre 27.000 alloggi.

Con il Decreto direttoriale n. 52 del 30 marzo 2022, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Dipartimento Casa Italia, ha provveduto all'approvazione del Piano degli interventi predisposti dalle Regioni e dalle Province autonome, contenente gli interventi ammessi a finanziamento, riportati in Appendice.

III.2. IL PIANO NAZIONALE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E PER LA SICUREZZA NEL SETTORE IDRICO

Il MIT, coerentemente con le proprie competenze e funzioni in materia di dighe e infrastrutture idriche, è impegnato a esercitare il ruolo di coordinamento strategico nella programmazione di interventi infrastrutturali relativi all'approvvigionamento idrico primario, nel suo complesso e per tutti i settori. Tale attività si svolge in collaborazione con gli altri attori fondamentali del processo, con particolare riferimento al MASE per la regolazione ambientale e la politica energetica, al MASAF per la pianificazione dei fabbisogni infrastrutturali irrigui, alle Autorità di Distretto dei Bacini Idrografici per la pianificazione delle risorse idriche su scala vasta e all'ARERA per la regolazione economica e i controlli dell'efficienza prestazionale.

Il settore idrico italiano è caratterizzato da un ingente fabbisogno di investimenti, necessari per allineare lo stato delle infrastrutture ai migliori standard internazionali. Gli investimenti necessari per colmare il *gap* infrastrutturale, sia in assoluto che fra il Nord e il Sud del Paese, devono consentire prioritariamente di:

- **rendere le infrastrutture idriche primarie** (grandi adduttori, invasi, grandi derivazioni) **efficienti e resilienti**, in un'ottica di adattamento ai cambiamenti climatici in atto, in maniera da garantire il superamento di crisi idriche ormai sempre più frequenti superando la politica "dell'emergenza" (sicurezza dell'approvvigionamento idrico);
- **programmare e attuare gli indispensabili interventi di manutenzione** necessari soprattutto per l'adeguamento e/o il mantenimento della sicurezza delle grandi e piccole dighe, ma anche dei grandi sistemi di derivazione e adduzione delle acque, sia in termini di sicurezza delle opere strutturali che di conseguente recupero/incremento di capacità utile e di trasporto, e quindi di valore economico (sicurezza infrastrutturale), oltre ad una gestione più efficace della risorsa idrica e una contestuale riduzione delle perdite, anche nelle reti di distribuzione (ottimizzazione della risorsa);
- **completare i grandi schemi/sistemi idrici ancora incompiuti**, soprattutto nel Mezzogiorno, eventualmente riprogettandoli in un'ottica più moderna laddove necessario.

Atteso che il settore idropotabile oggi costituisce circa il 20% dei prelievi, mentre il settore agricolo nel suo complesso utilizza circa il 53% dei prelievi e l'uso industriale e quello legato all'energia incidono rispettivamente per il 21% e il 6%, è indispensabile un maggiore coordinamento fra i vari settori, al fine di affrontare il tema delle grandi infrastrutture idriche nazionali sia in termini di nuove opere che di salvaguardia del patrimonio esistente, con visione coordinata, finanziamenti adeguati agli obiettivi strategici da perseguire, regole certe e condivise per l'individuazione delle priorità, nel rispetto di un governo unitario della risorsa idrica, tesa a regolamentare i trasferimenti di risorsa sulla base dei fabbisogni idrici e delle disponibilità delle singole regioni.

L'uso sostenibile e la tutela delle risorse idriche è infatti uno dei pilastri dell'azione di contrasto alla crisi climatica, che nella strategia del MIT viene realizzata attraverso un Piano nazionale di investimenti basato su una visione integrata e unitaria, in grado di orientare il finanziamento (e il co-finanziamento)

pubblico di infrastrutture strategiche per l'approvvigionamento idrico primario a scopo civile, irriguo, industriale ed energetico. In tal senso, la riforma dell'ex Piano Nazionale degli interventi per il settore idrico, attuata nel novembre 2021 (si veda focus di seguito riportato), era uno degli impegni assunti dal governo italiano nel PNRR, anche al fine di garantire un supporto duraturo al comparto, a tutela dell'ambiente e della qualità del servizio finale alle diverse tipologie di utenti e per lo sviluppo infrastrutturale ed economico di un settore strategico per il Paese.

In quest'ottica, il nuovo **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico** (previsto dalla L. 205/2017, art. 1, commi 516 e ss., oggetto di riforma con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito dalla legge n. 156 del 9/11/2021) rappresenta un passo fondamentale in questa direzione e testimonia l'importanza riconosciuta dal MIT e dal Governo alla gestione sostenibile delle risorse idriche ed al corretto sviluppo delle relative infrastrutture al fine di garantire, ancor di più in un contesto affetto dai cambiamenti climatici, la sicurezza dell'approvvigionamento idrico.

Il Piano era alimentato nella sua versione precedente alla citata Riforma PNRR da una disponibilità iniziale di 100 mln € per 10 anni, cui si sommano ulteriori fonti finanziarie, per un totale di **2.467,21 mln €** programmati dal 2018 fino al 2033 (come da Tabella III.2.1).

TABELLA III.2.1: PIANO NAZIONALE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E PER LA SICUREZZA NEL SETTORE IDRICO - CRONOPROGRAMMA DEI FINANZIAMENTI

Anno	Fonte (1) (Mln €)	Fonte (2) (Mln €)	Fonte (3) (Mln €)	Fonte (4) (Mln €)	Fonte (5) (Mln €)	Fonte (6) (Mln €)	Fonte (7) (Mln €)	Totale (Mln €)
2018	50,00	-	-	-	-	-	-	50,00
2019	50,00	60,00	40,00	1,19	2,25	-	-	153,44
2020	50,00	60,00	40,00	17,80	7,00	-	-	174,80
2021	50,00	60,00	40,00	15,00	1,00	-	-	166,00
2022	50,00	60,00	40,00	25,00	8,00	40	-	223,00
2023	-	60,00	40,00	25,00	8,75	80	-	213,75
2024	-	60,00	40,00	20,00	8,86	80	-	208,86
2025	-	60,00	40,00	50,00	8,98	80	-	238,98
2026	-	60,00	40,00	10,00	8,63	80	-	198,63
2027	-	60,00	40,00	15,00	9,40	80	300	504,40
2028	-	60,00	40,00	12,80	9,65	-	150	272,45
2029	-	-	-	9,40	10,58	-	-	19,98
2030	-	-	-	-	10,89	-	-	10,89
2031	-	-	-	-	10,90	-	-	10,90
2032	-	-	-	-	10,90	-	-	10,90
2033	-	-	-	-	10,23	-	-	10,23
TOTALE	250,00	600,00	400,00	201,19	126,02	440,00	450,00	2.467,21

Fonti finanziarie: (1) legge 205/2017, articolo 1, comma 523; (2) legge 145/2018, articolo 1, comma 155 sez. Invasi; (3) legge 145/2018, articolo 1, comma 155 sez. Acquedotti; (4) legge 205/2017, articolo 1, comma 1072; (5) legge 145/2018, articolo 1, comma 95, con rimodulazione del MEF come da manovra di finanza pubblica per il triennio 2020-2022; (6) legge 234/2021; (7) legge 213/2023, articolo 1, comma 292.

Il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico

PNRR – M2C4 - Riforma 4.1: Semplificazione normativa e rafforzamento della governance per la realizzazione di investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico.

Tra le riforme di competenza del MIT, per il settore idrico rientra la semplificazione della normativa e il rafforzamento della governance per l'attuazione degli investimenti nell'ambito delle infrastrutture di approvvigionamento idrico. Il quadro programmatico è stato oggetto di riforma con il decreto-legge 10/09/2021, n. 121, convertito dalla legge n. 156 del 9/11/2021.

Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, viene istituito il **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**, da realizzare con il coinvolgimento dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente, del MASE, del MASAF, del MIC e del MEF.

Il nuovo Piano sostituisce e unifica in un unico strumento programmatico e di pianificazione le sezioni "Invasi" e "Acquedotti" del previgente Piano nazionale degli interventi per il settore idrico. Esso rappresenta il principale strumento di pianificazione di infrastrutture idriche strategiche per l'approvvigionamento idrico, con una visione di medio-lungo termine, e sarà attuato dal MIT per stralci successivi in funzione delle risorse finanziarie progressivamente disponibili. Al MIT spetta anche il monitoraggio dell'attuazione degli interventi e la definizione delle misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi.

Il MIT, di concerto con il MASE, il MASAF, il MIC e il MEF, oltre che con il coinvolgimento di ARERA e la Conferenza unificata Stato-Regioni, ha redatto il decreto attuativo previsto dalla norma, decreto interministeriale n. 350 del 25 ottobre 2022, finalizzato alla definizione delle modalità e dei criteri per la redazione e l'aggiornamento del Piano e per la sua attuazione. Al fine di coniugare l'analisi di natura tecnica con la dimensione della sostenibilità il MIT ha predisposto un modello quali-quantitativo per la valutazione dei progetti da inserire nel Piano basato su quattro dimensioni di analisi: economico-finanziaria, ambientale, sociale ed istituzionale.

Le procedure di formazione del Piano, sulla base di quanto stabilito dal decreto n. 350/2022, sono attualmente in corso. Il Piano sarà poi attuato dal MIT per stralci successivi in funzione delle risorse finanziarie progressivamente disponibili.

Metodologia di valutazione e stato attuativo del PNISSI

Il PNISSI ha la finalità di prevedere una pianificazione degli investimenti del settore idrico, segnatamente in quello delle infrastrutture dell'approvvigionamento primario e delle reti di distribuzione, e conseguentemente il superamento dei limiti riscontrati in precedenza basati su una metodologia di tipo additivo consistente nella semplice elencazione degli interventi proposti a scala locale, senza una loro valutazione di efficacia di tipo sistemico.

Al tempo stesso, l'obiettivo è quello di completare le analisi di natura tecnico-ingegneristico con altre dimensioni di analisi relative alla sostenibilità degli interventi, nell'ambito della cornice concettuale definita dai Principi del G20 sulle infrastrutture sostenibili e più in generale dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e dai relativi 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS). A questo scopo viene quindi richiesta l'identificazione del sistema idrico, nel caso di interventi nel settore

dell'approvvigionamento primario, e dell'ambito di intervento nel caso di progetti relativi alle reti idriche, in cui l'intervento si inserirà.

Viene poi richiesto che la proposta di intervento venga formulata dal soggetto proponente a valle di un processo di valutazione e di analisi di sistema in cui, tenendo conto della domanda e dell'offerta di risorsa idrica, la progettualità disponibile viene valutata mediante confronto tra diverse soluzioni alternative.

In attuazione della riforma, il decreto interministeriale del 25 ottobre 2022, n. 350, ha fissato i principi per la definizione del **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (PNIISSI)** e le modalità di presentazione delle proposte di finanziamento da parte dei soggetti proponenti, ovvero Regioni e Province Autonome, Autorità di Distretto dei bacini idrografici ed Enti di Governo d'Ambito.

La metodologia di valutazione delle proposte di intervento assicura:

- la coerenza con le finalità del Piano;
- il rispetto dei principi di efficienza economico-finanziaria, di tutela ambientale, sociale e istituzionale, incluso il rispetto del principio del "*non arrecare danno significativo*" (cd. "*Do No Significant Harm*" - DNSH), secondo il quale le proposte non devono arrecare danno agli obiettivi ambientali e ostacolare la mitigazione dei cambiamenti climatici;
- il rispetto dei presupposti e delle condizioni per impedire il deterioramento dei corsi idrici come riportato all'art. 4, punti 7, 8 e 9 della Direttiva Acque.

Ai fini della predisposizione del Piano, secondo quanto previsto nell'Allegato 2 al DI n. 350/2022, a ciascun intervento proposto viene attribuito un punteggio (*scoring*), tenuto anche conto della specifica valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata, nel caso di proposte di intervento relative al Servizio Idrico Integrato, dall'ARERA. Gli interventi valutati sono suddivisi in quattro classi (A, B, C, D), in funzione del punteggio attribuito, definite con le modalità riportate nell'Allegato 2 al decreto. Il MIT entro 45 giorni dal termine delle valutazioni formula la proposta di Piano costituita dagli interventi inseriti nelle prime tre classi e contenente, per ciascun intervento, una scheda di sintesi con le caratteristiche principali dell'intervento e la valutazione conseguente all'attribuzione del punteggio.

Le procedure per iniziare tale attività di pianificazione a livello nazionale sono state avviate dal MIT il 21 giugno 2023 con la pubblicazione di un avviso per recepire tutte le proposte di intervento, in ordine di priorità e di maturità progettuale, da parte dei soggetti proponenti. Nei modi e nei tempi stabiliti dall'avviso (scadenza presentazione proposte ottobre 2023, su motivata proroga richiesta dalle Regioni), sono pervenute 562 proposte, per un **fabbisogno richiesto stimato in oltre 13,5 mld €**.

Attualmente, il MIT sta valutando le proposte pervenute secondo un'analisi multicriteriale che analizza le proposte su base tecnica, economico-finanziaria, ambientale e sociale (accessibilità ed impatti dell'opera sulle comunità).

L'attuazione per stralci del Piano dovrà perseguire la sostenibilità dell'uso della risorsa idrica, favorendo l'utilizzo multiplo ed il completamento delle opere e/o degli schemi incompiuti in adempimento dell'articolo 37, decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. Nell'assegnazione delle risorse economiche si terrà conto dei seguenti criteri:

- a) prioritariamente degli interventi inseriti nelle prime due classi di valutazione;

- b) del livello di progettazione disponibile al momento della predisposizione dello stralcio;
- c) del bilanciamento della ripartizione territoriale.

L'assegnazione delle risorse economiche destinate all'attuazione di stralci del Piano viene effettuata secondo le previsioni di cui all'articolo 1, comma 516, legge del 27 dicembre 2017, n. 205 tenendo conto degli eventuali vincoli di spesa delle fonti finanziarie disponibili.

FOCUS**Metodologia di valutazione delle proposte di intervento - PNISSI**

Decreto interministeriale n. 350 del 25 ottobre 2022.

Lo spirito del processo di valutazione è quello del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) previsto dal Codice dei Contratti che è da sviluppare alla scala dell'intero sistema idrico o dell'ambito di intervento e non per la singola idea progettuale.

L'analisi di sistema illustrata nella relazione tecnica sarà di tipo quantitativo e basata su una analisi della domanda di risorsa idrica, dell'offerta di risorsa e del bilancio idrico alle scale spaziali e temporali adeguate a mettere in evidenza gli effetti dell'intervento proposto sulla sicurezza dell'approvvigionamento. L'analisi avrà come esito la quantificazione degli indicatori di progetto (Allegato 2 al decreto), finalizzati alla valutazione dell'ammissibilità dell'intervento nell'attuale ciclo di programmazione e all'attribuzione di un punteggio per permettere una prioritizzazione degli interventi stessi.

Il processo di formazione del Piano inizia attraverso le proposte che provengono dai diversi Soggetti proponenti, ma è attribuito al MIT il compito di selezionare, all'interno di tutte le proposte presentate, quelle da inserire nel Piano anche attraverso la definizione di un ordine di priorità che sappia valorizzare in maniera strutturata tutti gli elementi che caratterizzano gli interventi, incluse le dimensioni di sostenibilità degli stessi.

Nell'esercitare questa funzione di indirizzo strategico, il MIT produce una serie di analisi di natura ex-ante sulle singole opere condotte basandosi su set informativi e documentali omogenei presentati dai Soggetti proponenti in coerenza con le Linee Guida sulla Valutazione delle Opere Pubbliche di cui al decreto MIT 16 giugno 2017, n. 300, adottato ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228.

Il MIT, verificata la coerenza dell'intervento con le modalità e i criteri definiti dalle citate Linee Guida (che descrivono gli elementi essenziali del progetto di fattibilità per tutti i settori di competenza del MIT, ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228), procede al suo inserimento nel Piano, definendone il livello di priorità.

Lo "Score per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili" (SIMS), previsto dal decreto interministeriale del 25 ottobre 2022, n. 350, è un modello costruito su quattro dimensioni (economico-finanziaria, ambientale, sociale, istituzionale e di governance) che a loro volta sono scomposte da sotto-domini con specifiche componenti di analisi, indicatori e informazioni di carattere qualitativo.

Il sistema di *scoring* viene alimentato da un insieme di informazioni fornite dal Soggetto proponente sulla base di quello che prevedono le Linee Guida per la Valutazione dell'Opere Pubbliche e i relativi documenti settoriali. La valutazione di ogni sotto-dominio del SIMS è condotta attraverso una scala discreta su quattro livelli [minimo 1; eccellente 4], continua e crescente linearmente. Lo score finale di progetto è dato da una media ponderata degli score delle quattro dimensioni, che, a loro volta, sono determinati dalle valutazioni dei singoli sotto-domini.

Per garantire una standardizzazione dei criteri quali-quantitativi di valutazione sono state elaborate delle griglie che definiscono i criteri da seguire per l'attribuzione del punteggio. Gli interventi valutati sono quindi suddivisi in quattro classi in funzione del punteggio attribuito (A, B, C, D).

Il Piano è formato dai progetti inseriti nelle classi A, B e C. Tutti i progetti, compresi quelli inseriti in classe D, possono essere modificati e ripresentati alle scadenze previste per l'aggiornamento del Piano al fine di migliorare il loro punteggio.

III.3. IL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

III.3.1 LE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO TEN-T

La Commissione europea ha programmato ormai da decenni, in piena condivisione con gli Stati membri, una strategia volta a incentivare il trasferimento modale verso sistemi di trasporto più sostenibili, anche attraverso l'impiego di tecnologie innovative, prefiggendosi come obiettivi:

- la riduzione dei gap infrastrutturali tra i Paesi membri;
- il miglioramento delle interconnessioni tra reti nazionali e tra modalità di trasporto;
- il miglioramento dei livelli di interoperabilità delle reti;
- la risoluzione delle interferenze tra traffici ferroviari urbani, regionali e di media/lunga percorrenza.

Tali obiettivi rappresentano un tassello fondamentale dell'azione dell'Unione europea per promuovere la libera circolazione di merci, servizi e cittadini, rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale tra tutti gli Stati membri e le loro regioni, oltre che al di fuori dell'UE, garantendo una mobilità senza interruzioni, sicura e sostenibile, la crescita economica e la competitività in una prospettiva globale.

In questo momento storico, tale approccio si evolve ulteriormente e giunge alla fase più impegnativa: completare la realizzazione del piano prefissato e raggiungere gli obiettivi previsti.

Per le reti transeuropee dei trasporti, nel prossimo periodo di programmazione 2028-3034 è prevista la prima fondamentale scadenza realizzativa: il completamento della rete Centrale, la cosiddetta *Core Network*, al 2030.

La Commissione europea ha, inoltre, deciso di pubblicare nel 2021 una proposta legislativa modificativa che, a seguito di un lungo e complesso negoziato culminato nel raggiungimento dell'accordo provvisorio nel dicembre scorso tra i legislatori europei, revisiona l'attuale scenario e punta ad entrare in vigore entro il primo semestre 2024, introducendo una nuova configurazione delle reti TEN-T e dei Corridoi, nuove visioni di governance, nuove sfide ambiziose sui requisiti tecnici da realizzare per tutte le modalità di trasporto, un nuovo concetto di spazio marittimo europeo, obiettivi innovativi per una rete resiliente, sicura, sostenibile, tecnologica e performante con orizzonti di attuazione sempre più compressi associati a cospicui necessari fabbisogni finanziari.

Assume, quindi, un ruolo essenziale l'impegno congiunto degli Stati membri e, per la prima volta, anche dei Paesi terzi localizzati nell'area dei Balcani Occidentali - che entrano a pieno diritto nella strategia dei grandi assi dei Corridoi Europei di Trasporto - guidati dagli organismi europei e supportati sia tecnicamente che finanziariamente, per cogliere i frutti di una pianificazione pluriennale strutturata e trasformare in realtà un disegno creato da decenni e perseguito con sforzi e investimenti considerevoli.

Per tali ragioni, questa sezione illustra le principali novità del contesto futuro delle reti Transeuropee di Trasporto basate sull'accordo provvisorio conseguito presso il Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio dell'Unione europea e la Commissione Trasporti del Parlamento UE, rispettivamente in data 9 e 14 febbraio 2024, seppur non ancora giuridicamente vincolante fino alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

La nuova rete transeuropea di trasporto ha come obiettivo quello di essere affidabile, continua e di alta qualità, per garantire una connettività sostenibile in tutta l'Unione europea senza interruzioni fisiche e strozzature entro il 2050 (*Comprehensive network o rete Globale*), costituita dalle infrastrutture di maggior valenza strategica da completare entro il 2030 (*Core network o rete Centrale*) e corredata di un nuovo livello di rete, la rete **Centrale Estesa** (*Extended Core network*) costituita in gran parte da quelle sezioni della rete Globale che sono entrate a far parte dei tracciati dei nuovi Corridoi Europei di Trasporto ed avente una scadenza intermedia al 2040.

In tal modo, è stato accelerato il completamento della rete TEN-T anticipando la scadenza per l'implementazione di alcuni requisiti e il completamento di alcune tratte della rete dal 2050 al 2040.

L'impatto della guerra contro l'Ucraina ha inoltre indotto le seguenti modifiche:

- estendere quattro corridoi europei di trasporto all'Ucraina e alla Repubblica moldova;
- rimuovere la Russia e la Bielorussia dalle mappe indicative TEN-T;
- adottare misure per un piano di migrazione delle linee ferroviarie, verso lo standard europeo per lo scartamento ferroviario e costruirne di nuove già adeguate.

L'accordo provvisorio mantiene l'ambizione generale di sviluppare un'infrastruttura di trasporto coerente, connessa e di alta qualità in tutta l'UE, tenendo conto dei vari punti di partenza negli Stati membri, nonché delle loro priorità e approcci verso un trasporto più verde. Gli Stati membri decideranno come dare priorità ai progetti di interesse comune in linea con requisiti tecnici e prioritari realistici e con gli obiettivi condivisi. L'accordo provvisorio tiene conto anche delle risorse finanziarie disponibili degli Stati membri, nonché delle esigenze di investimento per lo sviluppo delle infrastrutture, che potrebbero essere piuttosto considerevoli, in particolare sulla rete globale TEN-T.

Infrastrutture di trasporto ferroviario

I co-legislatori hanno riconosciuto l'importanza delle ferrovie per il passaggio a modi di trasporto sostenibili e hanno concordato nuovi requisiti che potrebbero contribuire in generale al trasferimento modale e a una migliore prestazione della futura rete ferroviaria TEN-T. Sono presenti nuove disposizioni relative all'implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) sulla rete centrale e globale estesa, alla migrazione allo scartamento nominale standard europeo, all'aumento della circolazione dei treni merci di 740 metri di lunghezza, alla velocità minima di 160 km/h per i treni passeggeri, al fine di garantire una capacità sufficiente e operazioni di trasporto ferroviario regolari e senza interruzioni sull'intera rete TEN-T. Inoltre, l'accordo provvisorio prevede l'inclusione dei requisiti operativi (come ad esempio: puntualità e tempi di sosta al

confine ridotti) per i corridoi merci ferroviari in quanto considerati inseparabili dai requisiti infrastrutturali. Nel complesso, l'accordo di compromesso garantisce collegamenti migliori e più veloci per passeggeri e merci su rotaia, nonché una migliore integrazione di porti, aeroporti e terminali merci multimodali nella rete TEN-T.

Trasporto stradale

Le strade dovranno essere dotate di carreggiate separate, per le due direzioni di traffico, da un'area non destinata al traffico o, eccezionalmente, ad altri mezzi. Inoltre, i co-legislatori hanno concordato la realizzazione di aree di parcheggio sicure sulla rete centrale ed estesa per garantire migliori condizioni di lavoro e di riposo agli autisti professionisti. Tali aree dovranno garantire su ogni strada una dislocazione ad una distanza media massima di 150 km sulla rete centrale e sulla rete centrale estesa.

Nodi urbani

I co-legislatori hanno abbracciato l'idea di rafforzare la politica della mobilità urbana nella rete TEN-T. Si è quindi convenuto che entro il 2027 per ciascun nodo urbano venga definito un piano di mobilità urbana sostenibile (SUMP), ovvero un piano onnicomprensivo di mobilità delle merci e dei passeggeri per l'intera area urbana funzionale. Il piano dovrebbe includere obiettivi, traguardi e indicatori alla base delle prestazioni attuali e future del sistema di trasporto urbano. Tutte i 424 nodi urbani lungo la rete TEN-T sono tenuti a sviluppare i SUMP per promuovere la mobilità a emissioni zero e per aumentare e migliorare i trasporti pubblici e le infrastrutture per spostarsi a piedi e in bicicletta. Inoltre, si è mantenuto l'obbligo di disporre di almeno un terminale merci multimodale per nodo urbano entro il 31 dicembre 2040, ove economicamente sostenibile.

Infrastruttura del trasporto aereo

Nell'ottica di aumentare l'uso di modalità di trasporto sostenibili e ridurre il numero di voli nazionali, il nuovo regolamento sostiene fortemente l'obiettivo di migliorare la connettività degli aeroporti con i servizi di trasporto ferroviario. Gli aeroporti delle principali città europee con un traffico passeggeri annuo complessivo superiore a 12 milioni di passeggeri dovranno essere quindi collegati alla rete ferroviaria transeuropea, ove possibile alla rete ferroviaria ad alta velocità, consentendo servizi a lunga percorrenza entro il 31 dicembre 2040.

Governance e tutela finanziaria

Incaricati dalla Commissione di coordinare le decisioni e le azioni degli Stati membri e di altre parti interessate, i coordinatori europei continueranno a guidare l'attuazione dei corridoi TEN-T e delle priorità orizzontali e coinvolgeranno un ampio numero di parti interessate durante tutto il processo di completamento della TEN - Rete T. L'accordo provvisorio sostiene il loro ruolo di "facilitatori" nell'intero processo per garantire la tempestiva pianificazione degli investimenti e l'attuazione delle misure necessarie per il raggiungimento degli obiettivi del regolamento TEN-T. Tuttavia, considerati gli ingenti impegni finanziari necessari per attuare le misure

individuata dal nuovo regolamento per l'ulteriore sviluppo della rete TEN-T, è stata introdotta una salvaguardia finanziaria a garanzia degli Stati membri. Infine, è stata concordata l'applicazione di atti di esecuzione per il monitoraggio dell'attuazione della TEN-T soprattutto lungo i Corridoi.

Allineamento dei piani nazionali con la politica dell'UE

Riconoscendo l'importanza della coerenza dei piani nazionali con gli impegni assunti a livello UE per realizzare la rete TEN-T in modo coordinato e tempestivo, l'accordo di compromesso prevede l'allineamento dei piani nazionali con la politica dei trasporti dell'UE. A tal fine, gli Stati membri devono garantire che vi sia coerenza tra i loro piani nazionali di trasporto e di investimento con le priorità del nuovo regolamento. Gli Stati membri devono tenere conto, tra l'altro, delle priorità stabilite nei piani di lavoro dei coordinatori europei incaricati di garantire la supervisione dei nove corridoi di trasporto europei. Gli Stati membri dovranno fornire alla Commissione europea i pertinenti piani o programmi nazionali non appena possibile dopo l'avvio della consultazione pubblica al fine di consentire la formulazione di un parere sulla coerenza dei piani con le priorità dei piani di lavoro e del regolamento; in ogni caso, dovranno fornire i piani una volta adottati.

Connettività con i principali paesi vicini

In risposta all'impatto della guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina e per garantire una migliore connettività con i principali paesi vicini, il nuovo regolamento estende quattro corridoi di trasporto europei della rete TEN-T all'Ucraina e alla Moldova, riducendo al contempo i collegamenti transfrontalieri con Russia e Bielorussia.

In seguito all'accordo provvisorio, l'atto legislativo sarà sottoposto ad un meticoloso esame giuridico-linguistico prima di essere adottato formalmente dai co-legislatori ed entrare in vigore.

Con riferimento a tale scenario, l'Italia ha sempre espresso la volontà di incorporare nella rete e nei Corridoi Europei di Trasporto gli assi considerati strategici nell'ambito del Sistema Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto allo scopo di eliminare i gap esistenti. In tale contesto si inserisce l'obiettivo di garantire un pieno allineamento tra la pianificazione nazionale e la pianificazione europea della rete TEN-T.

La rete TEN-T italiana continua ad essere costituita da un **insieme di infrastrutture lineari** (ferroviarie, stradali e fluviali) e **puntuali** (nodi urbani, porti, terminali ferroviario-stradali e aeroporti) **considerate "rilevanti" a livello europeo**. Inoltre, il territorio italiano è interessato da cinque dei nove **Corridoi Europei di Trasporto**, assi della massima importanza strategica per lo sviluppo di flussi di trasporto merci e passeggeri in Europa, riconfigurati per garantire che la pianificazione delle infrastrutture soddisfi le reali esigenze operative, integrando ferrovie, strade e vie navigabili (si veda Figura III.3.1.1). Nel novero, si prevede anche l'introduzione di un nuovo corridoio che attraversa i paesi dei Balcani Occidentali.

In tal modo, si è di fatto consolidato il ruolo dell'Italia quale hub logistico euromediterraneo.

I cinque **Corridoi Europei** che interessano l'Italia sono così caratterizzati:

- **il Corridoio Mediterraneo** attraversa l'intero Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo i grandi nodi di Genova, La Spezia, Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna in Italia e proseguendo fino a Leopoli in Ucraina. Inoltre, nel tracciato del corridoio le sezioni ferroviarie "**Bussoleno - Bardonecchia - Confine francese (linea convenzionale)**", "**Vicenza-Treviso-Portogruaro**", "**Genova - Ovada - Alessandria**", "**Genova- Tortona (linea convenzionale)**", **Alessandria-Tortona** sono state elevate a rango di rete Centrale Estesa. A causa degli ingenti vincoli orografici dell'area e dei requisiti ambiziosi richiesti per le merci (circolazione dei treni lunghi 740 mt e sagoma) e degli investimenti previsti, le sezioni ferroviarie "**Ventimiglia-Vado Ligure**" e "**Genova-La Spezia**" sono state escluse dalla rete Core merci e dal corridoio lasciando le stesse in rete Comprehensive (da completare entro il 2050). Risulta invece mantenuta la linea "**Ventimiglia-Genova-La Spezia**" per il traffico passeggeri. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono sette: Genova, Torino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo, Bologna e Venezia; i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono cinque: Genova, La Spezia, Ravenna, Venezia e Trieste e i porti interni sono cinque: Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia; i terminali ferroviario-stradali core sono invece nove: Vado, Torino-Orbassano, Novara-Agognate (con la recente aggiunta di Agognate), Milano Smistamento-Segrate (con la recente aggiunta di Segrate), Verona, Padova, Bologna, Cervignano, Trieste-Ferneti (di nuova introduzione).

Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, sono presenti sul Corridoio, ai sensi dell'accordo provvisorio, diciannove nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione¹.

- **il Corridoio Mare del Nord -Reno - Mediterraneo** cambia la sua denominazione da "**Corridoio Reno - Alpi**" per evidenziare il suo sbocco verso il Mar Mediterraneo attraverso il porto di Genova; esso, infatti, connette i valichi al confine con la Svizzera presso Domodossola e Chiasso con il porto core di Genova, incrociando il tracciato trasversale del Corridoio Mediterraneo. Inoltre, le sezioni ferroviarie che giacciono sul suo tracciato "**Novara-Domodossola (via Borgomanero)**", la variante "**Arona-Oleggio**", "**Sesto Calende - Luino - Confine svizzero**", "**Bivio Rosales-Chiasso (via Como)**", "**Genova - Ovada - Alessandria**", "**Genova- Tortona (linea convenzionale)**", "**Alessandria - Novi Ligure - Arquata Scrivia**" e sono state elevate a rango di rete Centrale Estesa. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono quattro: Genova, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo; l'unico porto marittimo core incluso sul tracciato è il porto di Genova; i terminali ferroviario-stradali core sono invece tre: Vado, Novara-Agognate (con la recente aggiunta di Agognate), Milano Smistamento-Segrate (con la recente aggiunta di Segrate). Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, sono presenti sul Corridoio, ai sensi dell'accordo provvisorio, quattro nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione².

- **il Corridoio Mar Baltico- Mar Adriatico** si prolunga lungo la dorsale Adriatica giungendo fino a Bari e collegandosi a nord con l'Austria (valico di Tarvisio) e la

¹ per il **Corridoio Mediterraneo** i nodi urbani sono i seguenti: Bergamo, Bologna, Brescia, Ferrara, Genova, Milano, Modena, Monza, Novara, Padova, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Torino, Trieste, Venezia, Verona e Vicenza.

² per il **Corridoio Mare del Nord -Reno - Mediterraneo** i nodi urbani sono i seguenti: Genova, Milano, Monza e Novara.

Slovenia. Inoltre, nel tracciato del corridoio le sezioni ferroviarie “Foggia-Ancona”, “Ferrara - Ravenna”, “Padova-Castelfranco -Treviso”, “Mestre-Treviso-Udine”, - “Gorizia-S. Polo” e la sezione stradale “Ancona-Canosa di Puglia” sono state elevate a rango di rete Centrale Estesa. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono due: Bologna e Venezia; i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono cinque: Ancona, Bari, Ravenna, Venezia e Trieste e i porti interni sono tre: Ravenna, Trieste e Venezia; i terminali ferroviario-stradali core sono, invece, sette: Bari, Ancona-Jesi, Vado, Bologna, Padova, Cervignano, Trieste-Fernetti (di nuova introduzione). Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, sono presenti sul Corridoio, ai sensi dell’accordo provvisorio, quattordici nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione³;

- il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è l’asse portante per l’Italia che attraversa l’intero stivale, scendendo dal valico del Brennero fino alla Sicilia. Nell’ambito dell’accordo provvisorio, si rileva l’inclusione del **porto di Civitavecchia**, priorità nazionale conseguita dopo un lungo negoziato, che si unisce ai dieci porti core marittimi della rete TEN-T italiana che fanno parte di questo corridoio (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo con Termini Imerese, Taranto) tra i complessivi quindici core localizzati sul territorio nazionale. Inoltre, nel tracciato del corridoio le sezioni ferroviarie “**Ponte Gardena- Fortezza-Brennero convenzionale**”, “**Firenze-Roma convenzionale** (linea storica)”, “**Pomezia-Formia-Aversa-Cancello**”, “**Acerra - Cancello**”, “**Taranto-Sibari-Paola**” e “**Messina-Fiumetorto** (linea costiera)” sono state elevate a rango di rete Centrale Estesa, mentre la nuova linea merci e passeggeri “**AV Battipaglia-Praia**” è stata inserita nella rete Core. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono cinque: Bologna, Cagliari, Napoli, Palermo e Roma Fiumicino; i terminali ferroviario-stradali core sono, invece, dieci: Ancona-Jesi, Bari, Bologna, Santo Stefano di Magra (di nuova introduzione), Livorno-Guasticce, Nola, Marcellanese Maddaloni, Prato, Pomezia, Verona. Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, sono presenti sul Corridoio, ai sensi dell’accordo provvisorio, ventitré nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione⁴. Per quanto riguarda il collegamento dello **Stretto di Messina**, altra rilevante priorità nazionale, le mappe sono state modificate collocando la linea ferroviaria pianificata parallela a quella stradale, parimenti pianificata, e riflettendo nella legenda l’appartenenza sia al Corridoio Scandinavo- Mediterraneo che alla rete centrale, condizioni già vigenti sin dal 2013, che permettono anche l’accesso ai fondi europei.

- Il **Corridoio Balcani- Occidentali - Mediterraneo Orientale**, come anticipato, prevede l’inserimento dell’Italia nel suo tracciato con la sezione di collegamento terrestre “**Trieste-Lubiana**” e la sezione marittima “**Sofia-Skopje-Durazzo-Bari**” **rendendo nuovamente strategico il Corridoio paneuropeo VIII**. Il Corridoio ha sostituito in parte ed aggiornato il vecchio tracciato del Corridoio Orient-East-Med. Da Cipro, passando per Grecia, Bulgaria, Nord Macedonia, Albania, Montenegro, Kosovo, Serbia, Bosnia ed Erzegovina, Ungheria, Croazia e Slovenia, il

³ per il Corridoio **Mar Baltico- Mar Adriatico** i nodi urbani sono i seguenti: Ancona, Andria, Bari, Bologna, Ferrara, Foggia, Forlì, Padova, Pescara, Ravenna, Rimini, Trieste, Udine e Venezia.

⁴ per il Corridoio **Scandinavo-Mediterraneo** i nodi urbani sono i seguenti: Ancona, Andria, Bari, Bologna, Bolzano, Cagliari, Catania, Firenze, Foggia, Forlì, Latina, Livorno, Messina, Modena, Napoli, Palermo, Prato, Rimini, Roma, Salerno, Taranto, Trento, Verona.

tracciato arriva in Austria e in Italia. Per quanto concerne i nodi, i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono due: Bari e Trieste; vi è l'unico terminale ferroviario-stradale core che giace sul tracciato a Trieste-Ferneti (di nuova introduzione). Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, è presente sul Corridoio, ai sensi dell'accordo provvisorio, il nodo urbano di Trieste.

Ai nove Corridoi si affiancano due priorità orizzontali rivolte all'attuazione del sistema di segnalamento e controllo ferroviario (ERTMS) lungo la rete europea e allo sviluppo dello Spazio Marittimo Europeo per le quali vengono redatti specifici piani di lavoro con l'azione proattiva di due ulteriori appositi Coordinatori europei. La conversione delle Autostrade del Mare nel concetto di Spazio Marittimo Europeo, con vincoli meno stringenti sui porti in termini di identificazione delle possibili rotte, darà particolare rilevanza ai collegamenti di corto raggio (*Short Sea Shipping*).

Per quanto concerne la **configurazione della rete nazionale**, la rete Centrale ferroviaria definita nel 2013 introduce anche delle specializzazioni di linee merci o passeggeri richieste dall'Italia, che hanno consentito di definire due direttrici merci lungo le dorsali costiere e una direttrice passeggeri nell'asse centrale, con requisiti infrastrutturali più ambiziosi da rispettare entro il 2030, mentre la rete Centrale Estesa viene definita sulla base di una selezione di sezioni della rete Globale che dovranno essere sviluppate con priorità al fine di accelerare il raggiungimento degli obiettivi della politica TEN-T. Insieme alla rete Centrale, la rete Centrale estesa costituisce la rete di trasporto portante, multimodale e sostenibile ed è costituita in gran parte da quelle sezioni della rete Globale che sono entrate a far parte dei tracciati dei nuovi corridoi europei di trasporto.

Quanto alla **rete Globale**, sono stati inseriti tre nuovi aeroporti (Isola d'Elba, Perugia e Rimini) mentre sono stati esclusi gli scali di Brescia e Forlì; sei nuovi porti marittimi (Capri, Ischia, Ponza, Porto Empedocle, Porto Santo Stefano e Procida) ed è stato integrato Villa San Giovanni con il porto già presente di Reggio Calabria. Per quanto riguarda i terminali ferroviario-stradali, sono stati aggiunti i seguenti dieci nodi logistici: Bergamo-Cortenuova, Cremona-PBL e Cremona Piadena, Faenza, Foggia Incoronata, Forlì Cesena Villa Selva, Marzaglia, Ortona, Pordenone e Portogruaro.

In aggiunta, l'inclusione della parte mancante della sezione stradale e ferroviaria Jonica nella rete di rango Comprehensive calabrese nonché quella della linea ferroviaria a sud della Sicilia, anelli mancanti nelle rispettive aree geografiche, rappresentano un risultato di particolare rilievo in relazione all'obiettivo di coesione territoriale.

Sempre in rete Globale sono state integrate le sezioni ferroviarie seguenti: "Aosta-Chivasso", "Brindisi-Taranto", "AV Battipaglia-Praia", le tre sezioni transfrontaliere "Fossano-Cuneo-confine francese-Ventimiglia", "Fortezza- confine austriaco (linea della Val Pusteria)" e "Gorizia-confine sloveno" nonché l'ultimo miglio stradale al nodo urbano di Campobasso.

Per quanto attiene le sezioni transfrontaliere, le vie di accesso al valico del Brennero (inclusi i bypass di Trento-Rovereto e Bolzano di nuova costruzione), alla Torino Lione, nonché la linea Venezia-Trieste (adeguamento dell'esistente) sono state riallineate e caratterizzate da velocità dell'ordine dei 200km/h o superiore, tutte facenti parte della rete Centrale e ai tracciati dei Corridoi corrispondenti.

Preme, infine, sottolineare che le infrastrutture che appartengono alla rete TEN-T (sezioni lineari o nodi), oltre che godere di ampia visibilità ed essere riconosciute ad alto valore aggiunto europeo (aspetti che impattano anche sul rating finanziario), sono eleggibili a finanziamenti europei derivanti da vari strumenti europei, sia a fondo perduto che in forma di prestiti, con particolare riferimento a quelli stanziati dallo strumento CEF- Connecting Europe Facility e i loro gestori, nel caso di rete Centrale ed Estesa, partecipano anche agli organi consultivi della Commissione europea per lo sviluppo dei Corridoi europei.

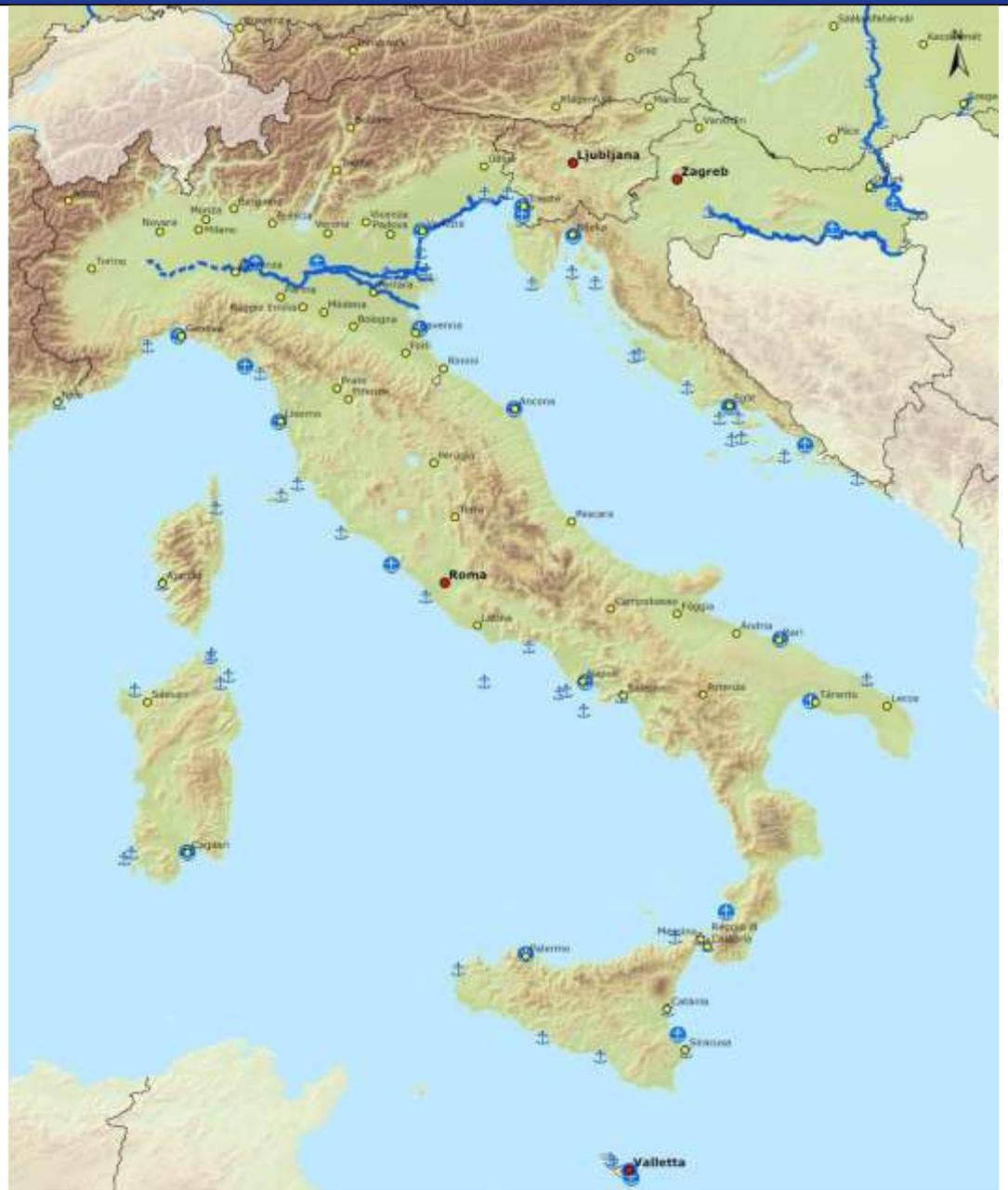
Nelle Figure III.3.1.2-3-4-5 sono rappresentate le mappe della rete TEN-T italiana relative all'accordo provvisorio raggiunto.

FIGURA III.3.1.1: MAPPA DEI NOVE NUOVI CORRIDOI EUROPEI DI TRASPORTO DELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI



Fonte: Sito TENtec - European Commission Mobility and Transport 2024 e Documento n.5548/24 basati sulle approvazioni conseguite presso il Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio dell'Unione europea e la Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo rispettivamente del 9 e del 14 febbraio 2024, seppur non ancora giuridicamente vincolanti fino alla pubblicazione dell'atto normativo in Gazzetta Ufficiale.

FIGURA III.3.1.2: MAPPA DELLE RETI ITALIANE – RETE GLOBALE E CENTRALE: VIE NAVIGABILI INTERNE E PORTI



Core	Comprehensive	Core	Urban Nodes
Inland Waterways	Ports	Ports	Capitals
Inland Waterways / New Construction			Urban Node

Fonte: Sito TENtec - European Commission Mobility and Transport 2024 e Documento n.5548/24 basati sulle approvazioni conseguite presso il Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio dell'Unione europea e la Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo rispettivamente del 9 e del 14 febbraio 2024, seppur non ancora giuridicamente vincolanti fino alla pubblicazione dell'atto normativo in Gazzetta Ufficiale.

FIGURA III.3.1.3: MAPPA DELLE RETI ITALIANE – RETE GLOBALE: FERROVIE, PORTI E TERMINALI FERROVIARIO-STRADALI (TFS); RETE CENTRALE: FERROVIE (TRASPORTO MERCI), PORTI E TERMINALI FERROVIARIO-STRADALI (TFS)



Fonte: Sito TENtec - European Commission Mobility and Transport 2024 e Documento n.5548/24 basati sulle approvazioni conseguite presso il Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio dell'Unione europea e la Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo rispettivamente del 9 e del 14 febbraio 2024, seppur non ancora giuridicamente vincolanti fino alla pubblicazione dell'atto normativo in Gazzetta Ufficiale.

FIGURA III.3.1.4: MAPPA DELLE RETI ITALIANE – RETE GLOBALE: FERROVIE E AEROPORTI; RETE CENTRALE: FERROVIE (TRASPORTO PASSEGGERI) E AEROPORTI



Railways Core	Railways Extended Core	Railways Comprehensive	Compr. Core	Urban No
<ul style="list-style-type: none"> Conventional Conventional / New Constr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / New Constr. Projected 	<ul style="list-style-type: none"> Conventional Conventional / New Constr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / New Constr. 	<ul style="list-style-type: none"> Conventional Conventional / New Constr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / New Constr. Projected 	<ul style="list-style-type: none"> Airports 	<ul style="list-style-type: none"> Capital Urban

Fonte: Sito TENtec - European Commission Mobility and Transport 2024 e Documento n.5548/24 basati sulle approvazioni conseguite presso il Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio dell'Unione europea e la Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo rispettivamente del 9 e del 14 febbraio 2024, seppur non ancora giuridicamente vincolanti fino alla pubblicazione dell'atto normativo in Gazzetta Ufficiale.

FIGURA III.3.1.5: MAPPA DELLE RETI ITALIANE – RETE GLOBALE E CENTRALE: STRADE, PORTI, TERMINALI FERROVIARIO-STRADALI (TFS) E AEROPORTI



Roads Core	Roads Extended Core	Roads Comprehensive	Comprehensive	Core	Urban No
<ul style="list-style-type: none"> Road Road/ New Constr. Projected 	<ul style="list-style-type: none"> Road Road/ New Constr. 	<ul style="list-style-type: none"> Road Road/ New Constr. Projected 	<ul style="list-style-type: none"> Ports RRT Airports 	<ul style="list-style-type: none"> Ports RRT Airports 	<ul style="list-style-type: none"> Capita Urban

Fonte: Sito TENtec - European Commission Mobility and Transport 2024 e Documento n.5548/24 basati sulle approvazioni conseguite presso il Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio dell'Unione europea e la Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo rispettivamente del 9 e del 14 febbraio 2024, seppur non ancora giuridicamente vincolanti fino alla pubblicazione dell'atto normativo in Gazzetta Ufficiale.

III.3.2 IL NUOVO CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) 2021-2027

Il meccanismo per collegare l'Europa (CEF) è stato lanciato nel 2014 per finanziare progetti di infrastrutture di trasporto, dell'energia e del digitale in Europa. Da allora, ha sostenuto oltre 1.600 progetti con oltre 43 miliardi di euro di sostegno da parte dell'UE rivolti quasi 4.500 soggetti beneficiari in 39 Paesi. Esso è stato determinante nel promuovere la crescita, l'occupazione e la competitività attraverso investimenti infrastrutturali per rendere moderne e connesse le reti di livello europeo. Il CEF crea benefici per i cittadini europei, poiché rende la mobilità più facile, più intelligente, più sicura e più sostenibile. Contribuisce, al contempo, alla transizione energetica concentrandosi sulle infrastrutture verdi e sulla produzione di energia rinnovabile. Facilita l'interazione tra pubbliche amministrazioni, imprese e cittadini. Per celebrare il decimo anniversario dello strumento, l'Agenzia esecutiva europea CINEA sta lanciando varie attività di comunicazione per sottolineare come questo strumento di finanziamento sia stato fondamentale per modernizzare le infrastrutture europee per i trasporti e l'energia ed evidenziare i vari risultati del programma in questi settori e gli effetti positivi che i progetti stanno avendo sui cittadini e sulle imprese.

Si evidenzia che nel ciclo di programmazione 2014-2020, che sta volgendo alla conclusione, lo strumento CEF ha destinato 24,05 miliardi di euro al settore dei trasporti (di cui 11,31 miliardi di euro sono stati assegnati a progetti relativi a Stati membri ammissibili al Fondo di Coesione, a cui l'Italia non risulta eleggibile), 1,06 miliardi di euro per i servizi digitali e a banda larga e 5,07 miliardi di euro per lo sviluppo delle reti energetiche.

In particolare, per la Programmazione CEF Trasporti 2014-2020, il portafoglio dei progetti italiani nel suo complesso consta di **120 azioni approvate**, che vedono la presenza di beneficiari italiani in 114 azioni e la presenza di interventi sul territorio italiano in 6 iniziative, per un contributo europeo allocato pari a circa **1,67 miliardi di euro** a fronte di investimenti pari a circa 4,44 miliardi di euro. Tra i progetti si annoverano i principali progetti transfrontalieri nazionali tra quali si segnalano la Galleria di Base del Brennero lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e la nuova linea ferroviaria Torino-Lione lungo il Corridoio Mediterraneo, che, con le relative tratte di accesso, assorbono oltre 1 miliardo di euro di contributo europeo; 28 azioni sono dedicate alla mobilità sostenibile, gli altri progetti riguardano le applicazioni telematiche per l'attuazione dei sistemi ERTMS, SESAR, ITS e C-ITS e sono rivolti anche - più in generale - allo sviluppo infrastrutturale della rete e dei nodi, all'efficienza, resilienza e sicurezza nei porti, alle vie di navigazione interna, ai collegamenti dei nodi logistici - ivi inclusi gli scali aeroportuali - e alla creazione di nuove aree di parcheggio sicure per veicoli pesanti su strada.

Nell'attuale ciclo di programmazione 2021-2027, il budget CEF ha destinato 25,63 miliardi di euro al settore dei trasporti di cui 11,25 miliardi di euro per i soli Paesi di coesione a cui si aggiungono 1,56 miliardi di euro del budget generale da allocare per il completamento dei principali collegamenti ferroviari transfrontalieri mancanti per gli Stati ammissibili al fondo di coesione. Nel budget trasporti sono inclusi anche 1,74 miliardi di euro rivolti ai fini sia civili che militari per il duplice uso della stessa rete (mobilità militare). In aggiunta ai trasporti, 2,07 miliardi di euro sono destinati al settore digitale e 5,84 miliardi di euro al settore dell'energia.

Per l'attuale Programmazione CEF Trasporti 2021-2027, avente il fine di sviluppare e modernizzare le infrastrutture ferroviarie, stradali, fluviali e marittime, oltre che di garantire una mobilità sicura, il portafoglio progetti italiano nel suo complesso consta di **50 azioni** che vedono la presenza di beneficiari italiani in 49 azioni e la presenza di interventi sul territorio italiano per un'azione, per circa **863 milioni di euro** di contributo europeo. Tra i progetti si annoverano, nuovamente i progetti transfrontalieri tra quali si segnalano la Galleria di Base del Brennero lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e la nuova linea ferroviaria Torino-Lione lungo il Corridoio Mediterraneo, che, con le relative tratte di accesso, assorbono oltre 480 milioni di euro di contributo europeo; inoltre, 17 iniziative sono dedicate ai combustibili alternativi, per lo più con una logica a costi unitari, con un contributo europeo assegnato pari a circa 200 milioni di euro. Gli altri progetti si rivolgono alle applicazioni telematiche per l'attuazione dei sistemi ERTMS, SESAR, ITS e C-ITS, ma si concentrano, altresì, sullo sviluppo infrastrutturale della rete e dei nodi, sul miglioramento dell'efficienza, resilienza e sicurezza nei porti, nei terminali ferroviario-stradali, negli scali aeroportuali, sulle nuove aree di parcheggio sicure per veicoli pesanti su strada e sulla riqualificazione delle infrastrutture a duplice uso civile-militare grazie allo stanziamento di risorse rivolte alla mobilità militare.

Il nuovo CEF enfatizza anche l'importanza delle sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e del digitale come un modo per rendere più efficace l'azione dell'UE e ridurre al minimo i costi di attuazione. Promuove, altresì, politiche sinergiche intersettoriali quali la mobilità connessa e automatizzata e l'adozione di combustibili alternativi. Il programma mira anche a integrare l'azione per il clima, tenendo conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine dell'UE come l'Accordo di Parigi.

Nell'ambito della nuova programmazione CEF 2021-2027, sono stati lanciati già tre grandi bandi rivolti a progetti infrastrutturali sulla TEN-T Centrale e Globale, alle applicazioni intelligenti e alle soluzioni innovative per i trasporti, alla sicurezza delle infrastrutture e alla loro sostenibilità, alle infrastrutture per i combustibili alternativi e alla mobilità militare ed allocati 13,4 miliardi di euro su 423 progetti diffusi sul territorio europeo con contratti già sottoscritti.

Ai progetti già approvati, si aggiungono per l'Italia 37 proposte progettuali sottomesse al recente bando CEF 2023, alla scadenza del 30/01/2024, con una richiesta di oltre 2 miliardi di euro di finanziamenti europei da parte dell'Italia, il cui processo di valutazione è attualmente in corso e si prevede si concluda all'inizio del secondo semestre 2024. L'Agenzia europea CINEA ha comunicato che sono stati sottomessi complessivamente 408 progetti per una richiesta di 22 miliardi di euro, oltre tre volte il budget disponibile pari a circa 7 miliardi di euro. Sinora non si era mai raggiunta una richiesta così elevata: ciò testimonia il carattere rilevante ed essenziale dello strumento di finanziamento CEF da un lato e la crescente necessità di coperture rispetto ai fabbisogni dall'altra, aspetti che evidenziano l'insufficienza della dotazione in relazione agli obiettivi da raggiungere.

Si è esaurito anche il primo ciclo di 5 scadenze del bando di tipo continuativo (*rolling call*) rivolto ai combustibili alternativi, denominato *Alternative Fuel Infrastructure Facility (AFIF)*, con un budget generale originario di 1.200 milioni di euro, caratterizzato da un meccanismo di cofinanziamento sia mediante rimborso a

costi unitari che mediante il meccanismo del *Blending Operation* (combinazione tra fondo perduto e prestiti); anche la terna di bandi rivolti alla Mobilità Militare ha permesso l'assorbimento dell'intera dotazione finanziaria.

È recente la notizia del lancio della fase 2 del bando rivolto ai combustibili alternativi, denominato Alternative Fuel Infrastructure Facility (AFIF) con una dotazione generale di circa 780 milioni di euro e 3 scadenze per presentare proposte di cui la prima fissata a settembre 2024.

Nel prossimo futuro e fino alla fine del Programma, si prevedono bandi annuali rivolti esclusivamente alla sicurezza, resilienza, interoperabilità, sostenibilità e multimodalità dei trasporti e alle soluzioni innovative e digitali in quanto le risorse destinate ai progetti infrastrutturali saranno interamente allocate con la conclusione del bando CEF 2023.

III.3.3 ILSISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT)

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) rappresenta l'insieme di infrastrutture attuali e programmate, puntuali e a rete, di interesse nazionale e internazionale che costituisce la struttura portante del sistema di trasporto passeggeri e merci italiano. Coerentemente con la pianificazione infrastrutturale nell'ambito delle reti europee TEN-T e con le nuove infrastrutture realizzate negli ultimi anni, la rete SNIT, rappresentata in Tabella III.3.3.1, si compone di **infrastrutture puntuali (nodali)** costituiti dai principali porti e aeroporti, nonché dalle città metropolitane, che svolgono la funzione di poli attrattori/emissivi della domanda di mobilità multimodale dei passeggeri e delle merci e di **infrastrutture lineari** nazionali e internazionali (ferrovie, strade, autostrade e ciclovie) che permettono alla domanda di mobilità passeggeri e merci di media e lunga percorrenza di esplicarsi su tutto il territorio.

TABELLA III.3.3.1: CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DELLA RETE SNIT

	INFRASTRUTTURE	SNIT PRIMO LIVELLO	SNIT SECONDO LIVELLO
LINEARI	Ferrovie	Rete SNIT 2001 (solo direttrici lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci) + rete TEN-T (<i>Core e Comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità ultimo miglio a porti, aeroporti	Tutte le restanti tratte ferroviarie
	Strade e autostrade	Rete nazionale di base, corrispondente alla rete autostradale SNIT 2001 (solo assi attualmente in esercizio) + rete TEN-T (<i>Core e Comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità a porti, aeroporti, poli turistici e distretti industriali.	Tutte le restanti strade di competenza statale
	Ciclovie	Rete Eurovelo che si compone di 16 itinerari per un'estensione complessiva di circa 80 mila km	
PUNTUALI	Porti	16 Autorità di Sistema Portuale, che includono i 58 Porti di rilevanza nazionale individuati dal D.Lgs. 169/2016	-
	Aeroporti	Aeroporti strategici, già nodi della rete Centrale (<i>Core</i>) TEN-T	Aeroporti strategici, già nodi della rete Globale (<i>Comprehensive</i>) TEN-T
	Interporti/ piattaforme logistiche	Rail-Road Terminals (RRT) della rete Centrale (<i>Core</i>) TEN-T	Rail-Road Terminals (RRT) della rete Globale (<i>Comprehensive</i>) TEN-T

LE FERROVIE

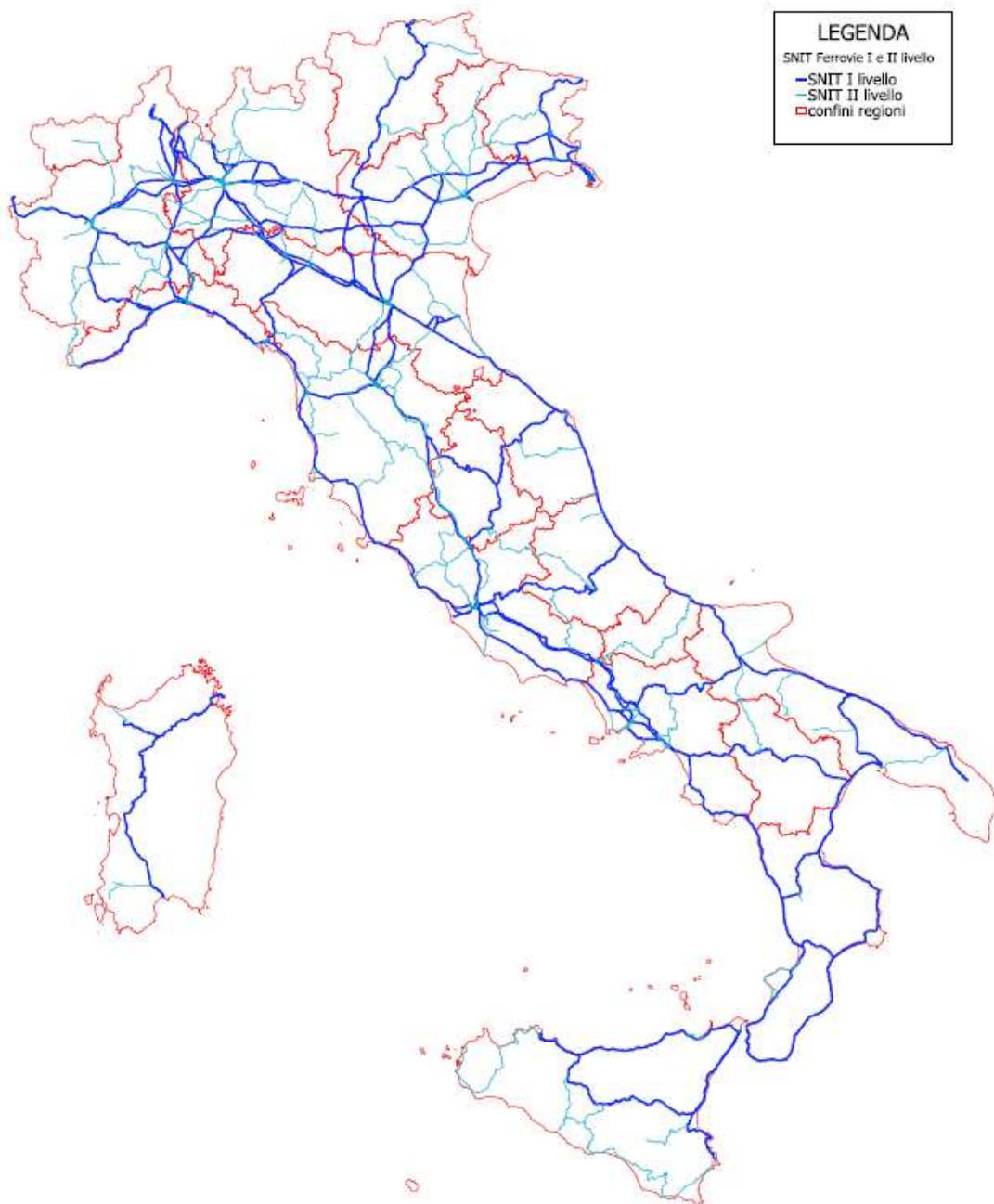
Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) di primo livello per la rete ferroviaria di rilevanza nazionale e internazionale è stato definito nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001 e successivamente aggiornato tenendo conto:

- dell'evoluzione dei traffici di lunga percorrenza (passeggeri e merci);
- dell'articolazione funzionale dei quattro corridoi TEN-T che interessano il territorio italiano;
- degli obiettivi di connessione alle principali aree urbane del Paese e ai porti e agli aeroporti appartenenti alla medesima rete TEN-T.

Il Sistema include 48 direttrici funzionali, estese su circa 8.800 km, pari al 44% dell'intera rete nazionale. Tutte le restanti linee, incluse quelle concesse (isolate o meno), formano invece lo SNIT di secondo livello, orientato prevalentemente al supporto dei traffici regionali e/o alla distribuzione capillare della circolazione merci.

Le ferrovie regionali in concessione hanno un'estensione di circa 3.600 km di linee (la rete ferroviaria nazionale gestita da RFI è di circa 17.000 km), gestite da 20 gestori infrastrutturali regionali, alcuni dei quali svolgono anche la funzione di gestore del trasporto ferroviario. Il quadro normativo di interesse per le ferrovie regionali, che vedono un coinvolgimento diretto di RFI, è dettato dall'articolo 47 del decreto-legge n. 50 del 24 aprile 2017, convertito nella legge n. 96 del 21 giugno 2017, in cui viene consentito alle Regioni e ai gestori regionali di sottoscrivere degli accordi con RFI per permettere alla stessa di svolgere interventi per il potenziamento, ammodernamento e la messa in sicurezza della linea, nonché subentrare nella gestione dell'infrastruttura con la possibilità di trasferire la proprietà dell'asset ferroviario a RFI.

FIGURA III.3.3.1: RETE FERROVIARIA DI INTERESSE NAZIONALE – SNIT DI PRIMO E SECONDO LIVELLO



Fonte: STM del MIT.

FIGURA III.3.3.2: FERROVIE REGIONALI IN CONCESSIONE



LE STRADE E LE AUTOSTRADE

La rete stradale e autostradale di rilevanza nazionale e internazionale si estende per circa 30.600 km (rete stradale e autostradale nazionale) e comprende 13 valichi alpini. Di tale rete si è definita la sottorete dello SNIT di primo livello, la cui estensione è di circa 15.300 km. Tale sottorete è stata integrata dalle direttrici di connotazione europea TEN-T “Core” e “Comprehensive” non presenti nello SNIT di primo livello come definito nel PGTL del 2001, nonché aggiornata con ulteriori assi stradali di rilevante interesse, realizzati nel corso degli ultimi anni. La rete stradale italiana si completa con le reti delle strade regionali e provinciali che costituiscono, nel loro insieme, un insostituibile strumento per l’accesso multimodale allo SNIT stesso.

FIGURA III.3.3.3: RETE STRADALE SNIT DI PRIMO E SECONDO LIVELLO



Fonte: STM del MIT.

LE CICLOVIE

Per quanto riguarda le infrastrutture a servizio della mobilità ciclistica, sono due le linee di intervento su cui si stanno ridisegnando e ridefinendo gli investimenti programmati, secondo quanto previsto dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica. La prima riguarda le **connessioni ciclabili tra territori, lungo percorsi regionali, nazionali e internazionali**, dove l'incremento di flussi ciclistici si lega a positive ricadute in termini di conservazione e recupero del paesaggio e di sviluppo turistico. La seconda interessa invece **le aree urbane**, dove si stanno sviluppando percorsi di collegamento tra i quartieri e con i nodi intermodali (Biciplan), da inquadrare nell'ambito dei Piano Urbani di Mobilità Sostenibile.

A livello europeo, il progetto "Eurovelo", promosso da ECF - *European Cyclists' Federation*, mira allo sviluppo di una rete transnazionale di ciclovie, che dal 2012 è inclusa all'interno della rete Europea TEN-T (*Trans-European Transport Network*), aprendo la possibilità dell'accesso alle risorse che la Commissione europea mette a disposizione per il completamento di questa rete strategica. La rete Eurovelo (Figura III.3.3.4), si compone di 16 itinerari, ognuno con un'estensione superiore ai 1.000 km, per un'estensione complessiva di circa 80.000 km.

FIGURA III.3.3.4: RETE EUROVELO

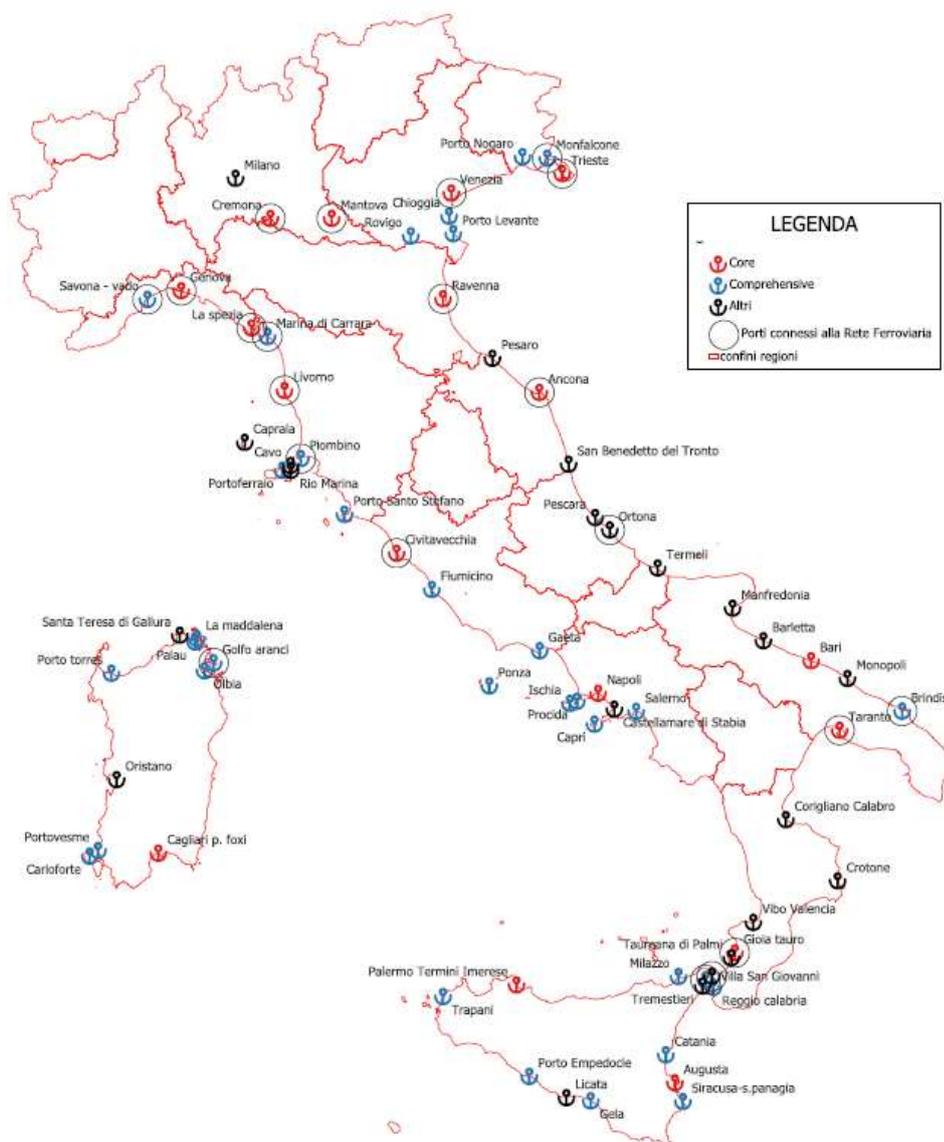


Fonte: EuroVelo.

I PORTI

Coerentemente con le previsioni del Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell’articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124” e del Decreto Legislativo 13 dicembre 2017, n. 232 (“Correttivo porti”), che hanno modificato la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e in aderenza rispetto all’aggiornamento del nuovo Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) intervenuto nel 2017, le Autorità di Sistema Portuale, che includono a loro volta i 58 porti di rilevante interesse economico internazionale e nazionale, costituiscono i nodi di primo livello dello SNIT del settore portuale. Nella figura seguente si rappresenta la rete SNIT dei porti, evidenziando anche il collegamento con la Rete Ferroviaria ove presenti.

FIGURA III.3.3.5: RETE SNIT DEI PORTI ITALIANI



Fonte: STM del MIT.

TABELLA III.3.3.2: ELENCO ASDP

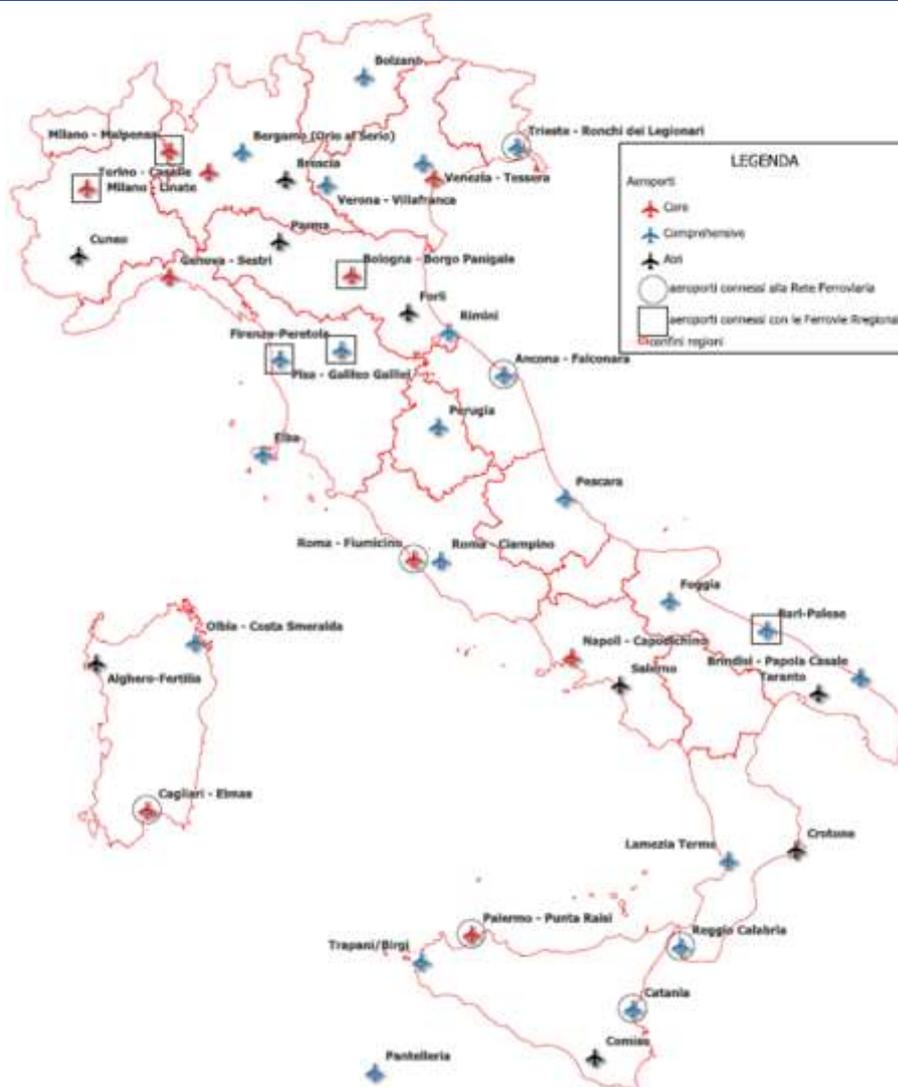
- 1. AdSP del Mar Ligure Occidentale**
Porti di Genova, Savona e Vado Ligure
- 2. AdSP del Mar Ligure Orientale**
Porti di La Spezia e Marina di Carrara
- 3. AdSP del Mar Tirreno Settentrionale**
Porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia
- 4. AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale**
Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta
- 5. AdSP del Mar Tirreno Centrale**
Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia
- 6. AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio**
Porti di Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valencia
- 7. AdSP del Mar Ionio**
Porto di Taranto
- 8. AdSP dello Stretto**
Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria
- 9. AdSP del Mare di Sardegna**
Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale)
- 10. AdSP del Mare di Sicilia Occidentale**
Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani, Gela e Licata
- 11. AdSP del Mare di Sicilia Orientale**
Porti di Augusta e Catania
- 12. AdSP del Mare Adriatico Meridionale**
Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli Termoli
- 13. AdSP del Mare Adriatico Centrale**
Porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona
- 14. AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale**
Porto di Ravenna
- 15. AdSP del Mare Adriatico Settentrionale**
Porti di Venezia e Chioggia
- 16. AdSP del Mare Adriatico Orientale**
Porti di Trieste e Monfalcone

GLI AEROPORTI

Si sta finalizzando la proposta del nuovo Piano Nazionale Aeroporti (PNA) quale documento di riferimento della pianificazione strategica del settore con orizzonte temporale al 2035, in un percorso di coerenza e permeabilità rispetto ai temi della sostenibilità ambientale, della digitalizzazione e dell'innovazione tecnologica, assi portanti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Di seguito si riporta la situazione attuale degli aeroporti, evidenziando anche i collegamenti con la Infrastruttura ferroviaria nazionale e con le ferrovie regionali ove presenti.

FIGURA III.3.3.6: LA RETE SNIT DEGLI AEROPORTI



Fonte: STM del MIT.

GLI INTERPORTI E LE PIATTAFORME LOGISTICHE

Per quanto riguarda gli **interporti e le piattaforme logistiche di rilevanza nazionale** la cui presenza sul territorio permette la promozione e lo sviluppo del trasporto intermodale e della logistica, lo SNIT di primo livello comprende i terminal multimodali (*Rail-Road Terminal*, RRT) appartenenti alla rete europea Centrale (*Core*) TEN-T come indicati nel nuovo regolamento TEN-T in adozione, mentre quelli di secondo livello sono rappresentati dai terminal multimodali appartenenti alla rete Globale (*Comprehensive*) TEN-T (indicati sempre nel nuovo regolamento).

Nello specifico un Terminal multimodale si inserisce, secondo la normativa vigente, nella rete Globale se rispetta uno dei seguenti criteri:

- garantisce accesso libero a qualsiasi operatore logistico e soddisfa il requisito di un trasbordo annuo di merci “non sfuse” superiore a 800 mila tonnellate o prevede di raggiungerli entro il 2030, ovvero le operazioni di carico di merci “sfuse” superano lo 0,1% del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione europea;
- se in una regione classificata NUTS 2⁵ non esiste né un terminale merci né una piattaforma logistica conforme al punto precedente, viene individuato dallo Stato membro interessato il principale terminale o la piattaforma logistica che garantisce accesso libero a qualsiasi operatore logistico e sia collegato ad almeno due modalità di trasporto della rete TEN-T;

A sua volta un terminal merci è inserito nella Rete Centrale se, oltre a rispettare uno dei criteri di cui sopra, rispetta uno dei seguenti criteri:

- appartiene ad un “nodo urbano principale”⁶;
- è situato in un’area di incrocio o ramificazione di un collegamento ferroviario della rete merci *Core* o è localizzato nelle vicinanze (stesso nodo urbano) di un porto *Core* marittimo o di navigazione interna.

La proposta della Commissione europea di revisione del regolamento, prevede, in aggiunta ai criteri sopra indicati, che un Terminal multimodale possa essere inserito nella rete Globale se è proposto da uno Stato membro sulle basi di analisi di mercato⁷ e di un piano di azione per lo sviluppo di una rete di terminali merci multimodali.

⁵ L'Unione europea ha istituito una nomenclatura statistica comune delle unità territoriali, denominata “NUTS”, per permettere la rilevazione, la compilazione e la diffusione di statistiche regionali armonizzate nell'UE. La classificazione NUTS è gerarchica nella misura in cui suddivide ogni Stato membro in tre livelli: NUTS 1, NUTS 2 e NUTS 3. Il secondo e il terzo livello sono rispettivamente suddivisioni del primo e del secondo livello. Per l'Italia la classificazione NUTS 2 consiste in tutte le Regioni d'Italia e le province autonome di Trento e Bolzano.

⁶ L'Unione europea definisce “Nodo Urbano Principale”: La capitale dello stato membro, ogni “Area Metropolitana” (MEGA in the ESPON9 Atlas 2006), ogni conurbazione superiore a un milione di abitanti corrispondenti a una LUZ (“Larger Urban Zones”, according to Urban Audit and EUROSTAT), la città principale di un'isola/arcipelago appartenente ad una regione NUTS 1 con almeno un 1mln di abitanti.

⁷ Maggiori dettagli sulle analisi si possono trovare nella proposta di revisione del regolamento.

III.4. LA DOMANDA DI TRASPORTO DEI PASSEGGERI E DELLE MERCI

A partire dal 2012 si è assistito ad una ripresa della mobilità dei passeggeri, con incrementi degli spostamenti totali di quasi il 3% medio annuo, che ha portato nel 2019 la domanda complessiva a tornare sui livelli precedenti la crisi del 2009. Nel biennio successivo alla crisi economica del 2009 in Italia si sono registrate significative riduzioni dei traffici passeggeri per quasi tutti i modi di trasporto, da quello stradale (-14,2%), a quello ferroviario (-1,8%), passando per il marittimo (-8,7%), con il solo trasporto aereo in crescita del 5,2%.

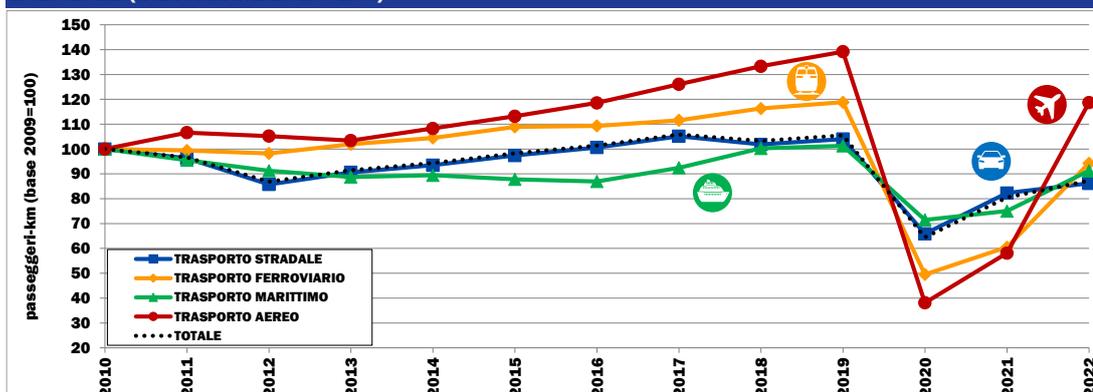
TABELLA III.4.1: ANDAMENTO DELLA DOMANDA NAZIONALE DI PASSEGGERI PER MODO DI TRASPORTO 2010-2022

SETTORE		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO STRADALE (a)	mld pax-km	842,09	810,69	722,19	762,87	787,39	820,18	847,25	885,46	857,73	875,91	554,82	692,81	725,75
	quota %	91,9%	91,5%	90,7%	91,0%	91,0%	91,0%	91,2%	91,3%	90,6%	90,6%	93,9%	93,9%	90,8%
TRASPORTO FERROVIARIO (b)	mld pax-km	54,68	54,36	53,72	55,73	57,12	59,54	59,77	61,01	63,60	64,98	27,08	33,09	51,56
	quota %	6,0%	6,1%	6,7%	6,6%	6,6%	6,6%	6,4%	6,3%	6,7%	6,7%	4,6%	4,5%	6,4%
TRASPORTO MARI TTIMO (c)	mld pax-km	4,09	3,90	3,73	3,63	3,66	3,59	3,55	3,78	4,10	4,14	2,92	3,07	3,73
	quota %	0,4%	0,4%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%	0,4%	0,5%
TRASPORTO AEREO	mld pax-km	15,73	16,77	16,55	16,26	17,03	17,80	18,65	19,82	20,96	21,89	6,00	9,14	18,66
	quota %	1,7%	1,9%	2,1%	1,9%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,2%	2,3%	1,0%	1,2%	2,3%
TOTALE	mld pax-km	916,58	885,72	796,19	838,49	865,19	901,12	929,22	970,07	946,39	966,92	590,81	738,10	799,70
	var. %	-2,3%	-3,4%	-10,1%	5,3%	3,2%	4,2%	3,1%	4,4%	-2,4%	2,2%	-38,9%	24,9%	8,3%

Nota: sono considerati gli spostamenti di passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano; per il traffico ferroviario è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale. (a) comprende i trasporti collettivi extraurbani, i trasporti su filovie ed autobus urbani, e i trasporti privati; (b) comprende i trasporti su ferrovia, tranvie, metropolitane, funicolari e funivie; (c) comprende la navigazione marittima e quella per vie d'acqua interne.

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti

Nel 2020, a causa della pandemia da COVID-19, si è tornati a valori di domanda complessiva precedenti il *boom* economico degli anni '80-90, con perdite complessive di quasi il 40% in tutti i settori, con punte di quasi il 60% nel comparto ferroviario e di oltre il 70% nel trasporto aereo. Dal 2021 si assiste ad una significativa ripresa dei traffici, in parte rallentata dal perdurare dello *smart-working* e della didattica a distanza (DAD) e, in generale, dagli effetti delle politiche restrittive indotte dalla pandemia, con gli spostamenti totali, che seppur ancora lontani nel 2022 dai valori pre-pandemici (-17,3%), mostrano una confortante crescita media annua del 16,6% e con aumenti in tutti i comparti compresi tra il 13,3% medio annuo del trasporto marittimo ed il 78,3% medio annuo del trasporto aereo.

FIGURA III.4.1: ANDAMENTO DELLA DOMANDA NAZIONALE DI PASSEGGERI PER MODO DI TRASPORTO 2010-2022 (INDICI BASE 2010=100)

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel 2022 le analisi riguardanti il traffico interno di merci evidenziano il superamento, per la prima volta dal 2010, della soglia simbolica delle 200 miliardi di tonnellate-km, con un incremento del 3,4% rispetto all'anno precedente; la serie di dati mette ancora in rilievo l'assoluta prevalenza del trasporto su strada, che nello stesso anno assorbe oltre il 60% delle tonnellate-km di merce complessivamente trasportata (in aumento di 1 punto percentuale rispetto al 2021).

Le percentuali attribuite ai rimanenti modi di trasporto sono, per l'anno 2022, le seguenti:

- 26,6%, in leggerissima flessione rispetto al 27,0% dell'anno precedente, per le vie d'acqua (navigazione marittima e interna);
- 11,5%, quota anch'essa in flessione (era 12,2% nel 2021), per il trasporto ferroviario;
- 0,6% per la modalità aerea, che copre una quota molto esigua (oltre che stabile rispetto all'anno precedente), anche perché dedicata soprattutto al trasporto internazionale delle merci.

TABELLA III.4.2: ANDAMENTO DELLA DOMANDA NAZIONALE DELLE MERCI PER MODO DI TRASPORTO 2010-2022

SETTORE		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO STRADALE (a)	mld tonn-km	134,26	114,74	101,38	102,32	93,71	95,51	92,30	99,12	104,05	114,42	110,25	120,22	126,61
	quota %	64,8%	60,6%	58,6%	59,6%	55,8%	56,7%	53,4%	54,2%	55,8%	58,7%	58,2%	60,2%	61,3%
TRASPORTO FERROVIARIO (b)	mld tonn-km	18,62	19,79	20,24	19,04	20,16	20,78	22,71	22,34	22,07	21,31	20,75	24,26	23,76
	quota %	9,0%	10,4%	11,7%	11,1%	12,0%	12,3%	13,1%	12,2%	11,8%	10,9%	11,0%	12,2%	11,5%
TRASPORTO MARITTIMO (c)	mld tonn-km	53,29	53,85	50,37	49,20	52,93	51,21	56,78	60,07	59,06	58,03	57,42	53,94	54,90
	quota %	25,7%	28,4%	29,1%	28,7%	31,5%	30,4%	32,8%	32,9%	31,7%	29,8%	30,3%	27,0%	26,6%
TRASPORTO AEREO	mld tonn-km	1,01	1,03	0,98	0,99	1,05	1,09	1,17	1,27	1,26	1,22	0,93	1,21	1,24
	quota %	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%	0,5%	0,6%	0,6%
TOTALE	mld tonn-km	207,18	189,40	172,97	171,55	167,85	168,59	172,95	182,79	186,44	194,97	189,34	199,63	206,50
	var. %	4,2%	-8,6%	-8,7%	-0,8%	-2,2%	0,4%	2,6%	5,7%	2,0%	4,6%	-2,9%	5,4%	3,4%

Nota: sono considerati gli spostamenti di merci realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano; per il traffico ferroviario è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale. (a) autotrasporto non inferiore a 50 km; (b) la merce trasportata non include il peso dei carri

privati vuoti e gli spostamenti delle locomotive singole; (c) comprende la navigazione marittima e quella per vie d'acqua interne.

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

I TRAFFICI STRADALI E AUTOSTRADALI

Analizzando più nel dettaglio i **traffici stradali** emerge come, nel 2022, i veicoli individuali (autovetture, motocicli e ciclomotori) abbiano coperto quasi l'88% dei passeggeri-km totali, seguiti dai veicoli di trasporto collettivo (autolinee e filovie) extraurbano con il 10,8% del totale e dai veicoli di trasporto collettivo urbano con solo l'1,4%. Complessivamente, nel 2022 il trasporto collettivo recupera su quello individuale circa 1 punto percentuale rispetto al 2021 e quasi 2 punti percentuali rispetto al 2020, segno di una rinnovata fiducia verso modalità di spostamento condivise.

TABELLA III.4.3: ANDAMENTO DEI TRAFFICI STRADALI DI PASSEGGERI (2010-2022)

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
PRIVATO (autovetture, motocicli e ciclomotori)	mld pax-km	739,87	708,25	620,68	661,10	684,58	717,68	744,93	782,78	755,13	771,62	495,86	615,54	636,96
	quota %	87,9%	87,4%	85,9%	86,7%	86,9%	87,5%	87,9%	88,4%	88,0%	88,1%	89,4%	88,8%	87,8%
TRANSPORTO STRADALE	COLLETTIVO URBANO (autolinee e filovie)	mld pax-km	12,09	11,54	10,97	11,02	11,20	10,95	11,02	11,59	11,60	12,11	7,43	10,10
	quota %	14%	14%	15%	14%	14%	13%	13%	13%	14%	14%	13%	11%	14%
STRADALE	COLLETTIVO EXTRAURBANO (autolinee e filovie)	mld pax-km	90,13	90,91	90,54	90,75	91,61	91,56	91,29	91,09	91,00	92,19	51,75	78,69
	quota %	10,7%	11,2%	12,5%	11,9%	11,6%	11,2%	10,8%	10,3%	10,6%	10,5%	9,3%	10,1%	10,8%
TOTALE		mld pax-km	842,09	810,70	722,20	762,87	787,39	820,18	847,24	885,46	857,73	875,91	554,82	692,81
		var. %	-2,5%	-3,7%	-10,9%	5,6%	3,2%	4,2%	3,3%	4,5%	-3,1%	2,1%	-36,7%	24,9%

Nota: sono considerati gli spostamenti passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano.

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Con riferimento ai **traffici autostradali**, l'analisi dei *trend* di veicoli-km registrati da AISCAT mostra una crescita media annua totale (veicoli leggeri e pesanti) nel periodo 2013-2019 del 2,0%, che è seguita al periodo post-crisi economica (-9,8% tra 2010 e il 2013). Anche per questo settore la crisi sanitaria ha avuto un impatto rilevante, che si è tradotto in una riduzione per i veicoli leggeri del 32,1% e per i veicoli pesanti del 12,4%. Nel biennio 2021-2022 si è assistito ad una notevole ripresa dei traffici autostradali, con i veicoli leggeri che hanno recuperato circa il 90% dei volumi persi (circa 19 miliardi di veicoli-km dei quasi 21 persi nel 2020), e con i pesanti che invece hanno recuperato anche più di quanto perso (+3,7% tra il 2019 e il 2022), superando per la prima volta nel 2021 quota 20 miliardi di veicoli-km.

TABELLA III.4.4: ANDAMENTO DEI TRAFFICI AUTOSTRADALI PER CATEGORIA (2010-2022)

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
VEICOLI LEGGERI	mld veic-km	64,50	63,60	59,08	58,18	59,33	61,51	63,51	64,70	64,54	64,69	43,92	55,33	62,80
	quota %	77,5%	77,2%	77,3%	77,4%	77,5%	77,5%	77,4%	77,2%	76,7%	76,4%	71,5%	73,3%	75,2%
	var. %	-0,1%	-1,4%	-7,1%	-1,5%	2,0%	3,7%	3,3%	1,9%	-0,2%	0,2%	-32,1%	26,0%	13,5%
TRASPORTO STRADALE (AUTOSTRADE)	mld veic-km	18,77	18,75	17,35	16,94	17,25	17,87	18,51	19,14	19,58	19,96	17,49	20,18	20,71
	quota %	22,5%	22,8%	22,7%	22,6%	22,5%	22,5%	22,6%	22,8%	23,3%	23,6%	28,5%	26,7%	24,8%
	var. %	2,2%	-0,1%	-7,5%	-2,3%	1,8%	3,6%	3,6%	3,4%	2,3%	1,9%	-12,4%	15,3%	2,6%
TOTALI	mld veic-km	83,27	82,36	76,42	75,12	76,57	79,38	82,02	83,83	84,13	84,66	61,41	75,50	83,51
	var. %	0,4%	-1,1%	-7,2%	-1,7%	1,9%	3,7%	3,3%	2,2%	0,4%	0,6%	-27,5%	22,9%	10,6%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati AISCAT.

Sulla base delle rilevazioni ufficiali sul trasporto stradale delle merci, nel 2021 il traffico totale annuo di merci sulle strade italiane è di oltre 158 miliardi di tonnellate-km, in aumento dell'8,9% rispetto all'anno precedente e di quasi 5 punti percentuali rispetto ai valori pre-pandemici. Di queste, circa tre quarti del totale - 120 miliardi di tonnellate-km nel 2021, in ulteriore crescita l'anno successivo (+5,3%) - sono trasportate da vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano.

TABELLA III.4.5: ANDAMENTO DEI TRAFFICI STRADALI DELLE MERCI (2010-2022)

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
AUTOTRASPORTO INTERNO (b)	mld tonn-km	134,26	114,74	101,38	102,32	93,71	95,51	92,30	99,12	104,05	114,42	110,25	120,22	126,61
	quota %	67,3%	73,8%	75,4%	72,7%	71,4%	74,5%	74,8%	75,9%	76,5%	75,6%	75,8%	75,9%	n.d.
TRASPORTO STRADALE (a)	mld tonn-km	65,12	40,80	33,05	38,40	37,54	32,69	31,07	31,42	31,91	36,98	35,22	38,17	n.d.
	quota %	32,7%	26,2%	24,6%	27,3%	28,6%	25,5%	25,2%	24,1%	23,5%	24,4%	24,2%	24,1%	n.d.
TOTALE	mld tonn-km	199,38	155,54	134,43	140,72	131,25	128,20	123,36	130,54	135,97	151,39	145,47	158,39	n.d.
	var. %	7,1%	-22,0%	-13,6%	4,7%	-6,7%	-2,3%	-3,8%	5,8%	4,2%	11,3%	-3,9%	8,9%	n.d.

Nota: (a) autotrasporto non inferiore a 50 km; (b) sono considerati gli spostamenti di merce realizzati da vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano; (c) trasporti internazionali comprensivi del traffico dei vettori stranieri (EU27 2007-2013, EU28 2013-2020, EU27 dal 2020).

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

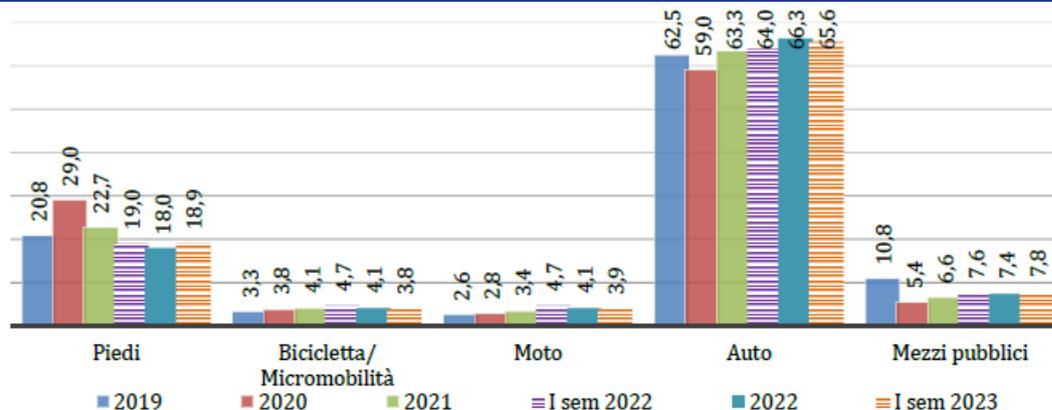
Con riferimento alla **mobilità urbana**, i dati pubblicati da ISFORT segnalano come la modalità individuale motorizzata (auto e moto) sia anche per il 2022 quella maggiormente utilizzata, con il 70,4% del totale, seguita dalla mobilità "dolce" (piedi, bici e micromobilità) con il 22,1% e dal trasporto collettivo con il 7,4%.

Nel primo semestre del 2023 la quota dell'auto, dopo essere scesa al 59,0% nel primo anno della pandemia, recupera oltre 3 punti percentuali in più del livello pre-Covid, riaffermando quindi la posizione dominante nelle preferenze modali degli italiani; nel 2022 e nel primo semestre 2023 i sistemi di trasporto collettivo riconquistano pezzi di mercato, significativi ma ancora lontani dai livelli pre-Covid (7,8% nel 2023 contro il 10,8% del 2019); gli spostamenti pedonali, atteso un fisiologico calo dopo l'esplosione del 2020, scendono nel 2022 di oltre 11 punti percentuali rispetto a due anni prima, portandosi sotto la soglia pre-Covid di quasi 3 punti percentuali.

Gli spostamenti in bicicletta e con soluzioni di micromobilità aumentano del 24,2% tra il 2019 e il 2022; associando questo aumento alla crescita contestuale

della moto (+57,7% nello stesso periodo) si può affermare che la soluzione delle “due ruote”, motorizzate e non, sta diventando un’opzione sempre più robusta nelle scelte modali degli italiani.

FIGURA III.4.2: ANDAMENTO DELLA RIPARTIZIONE MODALE TRAFFICI NELLE AREE URBANE PER MODALITÀ DI TRASPORTO* (2019-2023)



* Nei mezzi privati sono compresi l'auto privata con e senza passeggeri, i mezzi agricoli, l'auto a noleggio e altri mezzi privati. Nei mezzi pubblici sono compresi tutti i mezzi di trasporto collettivi, urbani (autobus urbano, metro, tram ecc.) ed extraurbani (autobus di lunga percorrenza, treno locale e di lunga percorrenza, aereo, traghetto/nave ecc.), nonché altri mezzi, anche individuali, ma a disponibilità pubblica (taxi, NCC, car sharing, piattaforme car pooling). Gli spostamenti si riferiscono sia al trasporto a compensazione economica (Tpl in generale), sia a quello interamente sul mercato (es. treni AV, segmenti del trasporto pubblico su gomma di lunga percorrenza).

Fonte: ISFORT, 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani (2023).

I TRAFFICI FERROVIARI

Il trasporto ferroviario nazionale (composto dalle piccole, medie e grandi imprese ferroviarie) nel 2022 ha trasportato l'87,1% dei passeggeri-km totali dell'intero comparto (oltre 3 punti percentuali in più dell'anno precedente ed in linea con il valore del periodo pre-pandemico), a fronte del 12,9% dei sistemi di trasporto a impianti fissi urbani e metropolitani, suddivisi tra metropolitane (9,3%), tranvie urbane ed extraurbane (3,1%) e funivie/funicolari (0,6%).

TABELLA III.4.6: ANDAMENTO DEI TRAFFICI FERROVIARI DI PASSEGGERI (2010-2022)

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
FERROVIA (piccole/medie e grandi imprese)	mld pax-km	47,17	46,85	46,76	48,74	49,96	52,21	52,18	53,23	55,49	56,59	22,27	27,69	44,89
	quota %	86,3%	86,2%	87,0%	87,5%	87,5%	87,7%	87,3%	87,3%	87,2%	87,1%	82,2%	83,7%	87,1%
METROPOLITANA	mld pax-km	5,95	5,85	5,30	5,36	5,39	5,53	5,39	5,56	5,85	6,05	3,40	3,94	4,79
	quota %	10,9%	10,8%	9,9%	9,6%	9,4%	9,3%	9,0%	9,1%	9,2%	9,3%	12,5%	11,9%	9,3%
TRANVIA (urbana ed extraurbana)	mld pax-km	1,21	1,32	1,32	1,31	1,34	1,38	1,44	1,47	1,51	1,64	1,06	1,17	1,59
	quota %	2,2%	2,4%	2,5%	2,3%	2,4%	2,3%	2,4%	2,4%	2,4%	2,5%	3,9%	3,5%	3,1%
FUNIVIA e FUNICOLARE	mld pax-km	0,35	0,35	0,34	0,33	0,43	0,43	0,77	0,75	0,75	0,69	0,36	0,29	0,29
	quota %	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,8%	0,7%	1,3%	1,2%	1,2%	1,1%	1,3%	0,9%	0,6%
TOTALE	mld pax-km	54,68	54,36	53,72	55,73	57,12	59,54	59,77	61,01	63,60	64,98	27,08	33,09	51,56
	var. %	-1,5%	-0,6%	-1,2%	3,8%	2,5%	4,2%	0,4%	2,1%	4,3%	2,2%	-58,3%	22,2%	55,8%

Nota: sono considerati gli spostamenti dei passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano ed è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale.

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

La strategia per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci perseguita negli ultimi anni ha prodotto risultati apprezzabili: pur in un periodo di crescita economica complessiva piuttosto ridotta, il cargo ferroviario merci ha fatto registrare tra il 2014 ed il 2019 un incoraggiante +11% in termini di treni-km prodotti sulla IFN. Tali considerazioni restano valide anche per il primo biennio della pandemia: infatti, se nella media del 2020 la contrazione dei volumi registrata è stata contenuta al 3%, dalla seconda metà del 2020 e per tutto il 2021 si è registrato un forte rimbalzo, cosicché già nel III quadrimestre del 2020 il traffico ferroviario intermodale aveva recuperato i livelli pre-crisi del 2019, nel 2021 l'aumento rispetto all'anno precedente è stato del +13%, che porta al +9,9% la variazione nei confronti del periodo pre-pandemico.

TABELLA III.4.7: TOTALE SERVIZI MERCI (COMPRESIVI DI SERVIZI TECNICI LIS)

anno	N° Treni	Treni km	Treni km elettrici	tonn*km merci (peso lordo treno)	var% a/a treni-km	var% a/a ton-km
2018	243.051	47.762.481	46.840.428	46.304.824.737		
2019	243.051	48.962.561	48.035.040	47.227.122.666	2,5%	2,0%
2020	233.764	47.446.196	46.770.317	46.010.371.681	-3,1%	-2,6%
2021	266.675	53.815.720	53.130.071	53.021.181.473	13,4%	15,2%

Fonte: elaborazione RAM S.p.A. su dati RFI - PICWeb.

Le analisi riguardanti il traffico ferroviario di merci per l'anno 2022 evidenziano quasi 24 miliardi di tonnellate-km trasportate - delle quali oltre il 96% dalle grandi imprese - con una riduzione del 2,1% rispetto all'anno precedente ma in netta crescita (+11,5%) rispetto ai volumi registrati prima del COVID-19.

TABELLA III.4.8: ANDAMENTO DEI TRAFFICI FERROVIARI DELLE MERCI 2010-2022

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
TRASPORTO FERROVIARIO (a)	GRANDI	mld tonn-km	15,14	17,28	16,85	17,59	18,12	18,34	22,39	22,06	21,80	20,99	20,35	23,40	22,91
	IMPRESE	quota %	81,3%	87,3%	83,2%	92,4%	89,9%	88,3%	98,6%	98,8%	98,8%	98,5%	98,1%	96,4%	96,4%
	PICCOLE/MEDIE	mld tonn-km	3,48	2,51	3,40	1,44	2,03	2,44	0,32	0,27	0,27	0,32	0,40	0,86	0,85
	IMPRESE	quota %	18,7%	12,7%	16,8%	7,6%	10,1%	11,7%	14%	12%	12%	15%	19%	3,6%	3,6%
	TOTALE	mld tonn-km	18,62	19,79	20,24	19,04	20,16	20,78	22,71	22,34	22,07	21,31	20,75	24,26	23,76
		var. %	4,6%	6,3%	2,3%	-6,0%	5,9%	3,1%	9,3%	-1,7%	-1,2%	-3,4%	-2,6%	16,9%	-2,1%

Nota: sono considerati gli spostamenti di merci realizzati mediante vettori nazionali ed internazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano. (a) la merce trasportata non include il peso dei carri privati vuoti e gli spostamenti delle locomotive singole.

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

I TRAFFICI MARITTIMI

Secondo i dati pubblicati da Assoport, nel 2022 l'Italia ha trasportato via mare un totale di oltre 61 milioni di passeggeri, in crescita del 41,5% rispetto all'anno precedente, ma con un disavanzo complessivo ancora del 9,0% rispetto al periodo pre-pandemico.

Analizzando i dati relativi alle singole tipologie di traffico, il **trasporto crocieristico**, dopo aver vissuto un periodo di forte *boom* nel biennio 2017÷2019 (+20,5%), che lo ha visto sfiorare quota 12 milioni di passeggeri annui, ha subito una fortissima battuta d'arresto a causa della pandemia, durante la quale ha perso quasi il 95% dei suoi traffici, in gran parte (circa tre quarti) già recuperati nel 2022. Anche i flussi sui **traghetti**, che prima del COVID-19 crescevano con tassi medi annui del 2,3% (2016÷2019), hanno visto quasi dimezzare i propri traffici, passando tra il 2019 e il 2020 da 18 a 10 milioni di passeggeri annui, in larga parte già recuperati nei due anni successivi (disavanzo residuo del 5,4% rispetto al periodo pre-pandemico). Il **traffico locale**, che nel 2019 aveva accresciuto notevolmente i propri volumi rispetto all'anno precedente (+50,7%), nel 2020 ha perso oltre il 40% dei propri traffici, gran parte dei quali recuperati nel 2022 (-6,0% rispetto al 2019).

TABELLA III.4.9: ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI DI PASSEGGERI (2016-2022)

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
TRASPORTO MARITTIMO	LOCALI	mln pax	21,06	24,46	24,96	37,60	22,17	27,43	35,34
		quota %	43,3%	47,6%	46,9%	55,7%	68,3%	63,3%	57,6%
	TRAGHETTI	mln pax	16,79	17,10	17,43	17,98	9,64	13,49	17,00
		quota %	34,5%	33,3%	32,8%	26,7%	29,7%	31,1%	27,7%
	CROCIERE	mln pax	10,79	9,85	10,78	11,87	0,64	2,44	9,02
		quota %	22,2%	19,2%	20,3%	17,6%	2,0%	5,6%	14,7%
	TOTALE	mln pax	48,65	51,41	53,16	67,45	32,45	43,36	61,36
		var. %	-	5,7%	3,4%	26,9%	-51,9%	33,6%	41,5%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoport.

Le analisi di movimentazioni portuali delle merci per il 2022 vedono un'ulteriore ripresa dei traffici già registrata nell'anno precedente, che segue la netta flessione che ha caratterizzato il settore nel periodo 2017÷2020. **Nel 2022, infatti, l'intero comparto di movimentazione merci (espresso in tonnellate) guadagna il 2,0%, attestandosi a 490,2 milioni di tonnellate**, circa 10 milioni di tonnellate in più dell'anno precedente e di poco superiore (+0,2%) anche al valore registrato nel 2019.

Nel 2022 le **rinfuse liquide** si confermano il settore di trasporto marittimo che movimentava più merci, con 169,0 milioni di tonnellate (pari al 34,5% del totale), un dato che appare in recupero rispetto all'anno precedente (+3,2%), ma ancora in netto calo sia rispetto al 2019 (-7,5%) che alle 188,0 milioni di tonnellate movimentate nel 2017, il valore più alto degli ultimi anni.

Nel 2022 il traffico di **rinfuse solide** ha conosciuto una netta ripresa, arrivando a movimentare oltre 61 milioni di tonnellate (+7,5% rispetto al 2021 ed in crescita del 2,4% anche rispetto a quello registrato nel 2019). Peraltro, quest'ultimo dato

rappresentava il punto finale di una parabola discendente avviata già dal 2016, quando il traffico era stato pari a 68,0 milioni di tonnellate.

TABELLA III.4.10: ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI DELLE MERCI (2016-2022)

SETTORE	TIPOLOGIA		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO MARIITTIMO	RINSUFE LIQUIDE	mln tonn	181,71	188,03	184,01	182,81	156,89	163,81	169,02
		quota %	37,2%	37,8%	37,1%	37,4%	35,4%	34,1%	34,5%
		var. %	-	3,5%	-2,1%	-0,7%	-14,2%	4,4%	3,2%
	RINSUFE SOLIDE	mln tonn	68,02	66,01	65,41	59,66	49,29	56,80	61,07
		quota %	13,9%	13,3%	13,2%	12,2%	11,1%	11,8%	12,5%
		var. %	-	-3,0%	-0,9%	-8,8%	-17,4%	15,2%	7,5%
	MERCİ VARIE	mln tonn	238,78	243,14	246,21	246,86	237,03	260,00	260,06
		quota %	48,9%	48,9%	49,7%	50,4%	53,5%	54,1%	53,1%
		var. %	-	1,8%	1,3%	0,3%	-4,0%	9,7%	0,0%
	TOTALE	mln tonn	488,52	497,18	495,62	489,33	443,21	480,61	490,15
		var. %	-	1,8%	-0,3%	-1,3%	-9,4%	8,4%	2,0%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoport.

Nel 2022 il settore Ro-Ro ha movimentato poco meno di 121 milioni di tonnellate di merce, in aumento del 7,7% rispetto al 2019, con una leggera flessione (-1,4%) rispetto all'anno precedente che ha comunque permesso al mercato Ro-Ro di confermarsi il secondo comparto del trasporto merci marittimo per tonnellate movimentate, seppur di poco rispetto ai **container**; quest'ultimi, con circa 119,5 milioni di tonnellate movimentate nel 2022, si confermano a loro volta in *trend* positivo per tutto il periodo 2018÷2022, con una crescita media annua di quasi 2 punti percentuali.

TABELLA III.4.11: ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI DELLE MERCI (2016-2022)

SETTORE	TIPOLOGIA		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO MARIITTIMO	MERCİ VARIE	mln tonn	238,78	243,14	246,21	246,86	237,03	260,00	260,06
		var. %	-	1,8%	1,3%	0,3%	-4,0%	9,7%	0,0%
	di cui in contenitore	mln tonn	117,51	115,35	111,07	111,30	114,31	117,01	119,55
		quota %	49,2%	47,4%	45,1%	45,1%	48,2%	45,0%	46,0%
		var. %	-	-1,8%	-3,7%	0,2%	2,7%	2,4%	2,2%
	di cui RO-RO	mln tonn	98,68	106,15	113,51	112,19	106,33	122,57	120,85
		quota %	41,3%	43,7%	46,1%	45,4%	44,9%	47,1%	46,5%
		var. %	-	7,6%	6,9%	-1,2%	-5,2%	15,3%	-1,4%
	di cui altre merci varie	mln tonn	22,59	21,64	21,63	23,37	16,39	20,42	19,66
		quota %	9,5%	8,9%	8,8%	9,5%	6,9%	7,9%	7,6%
		var. %	-	-4,2%	-0,1%	8,1%	-29,9%	24,6%	-3,7%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoport.

La movimentazione container nazionale nel 2022 è pari a 11,6 milioni di TEU (+2,4% sul 2021), il dato più alto degli ultimi anni, a testimonianza di una crescita quasi continua del settore (+1,5% medio annuo). La crisi pandemica, la discrepanza tra domanda di consumo e offerta di trasporto e il conseguente aumento dei noli marittimi non sembra aver particolarmente colpito il settore container in Italia, ma va notato come ad una netta ripresa del traffico espresso in TEU non corrisponde una altrettanto vigorosa tendenza del movimentato container in tonnellate, elemento che segnala una non corretta gestione della flotta dei container vuoti.

TABELLA III.4.12: ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI DELLE MERCI (2016-2022)

SETTORE	TIPOLOGIA		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO MARRITTIMO	TEU	mln	10,57	10,67	10,61	10,78	10,69	11,30	11,57
		var. %	-	0,9%	-0,6%	1,7%	-0,9%	5,7%	2,4%
	RO-RO	mln	4,51	4,05	4,53	5,62	5,11	6,30	6,43
		var. %	-	-10,3%	12,0%	24,0%	-9,0%	23,2%	2,1%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoport.ri.

I TRAFFICI AEROPORTUALI

Il sistema aeroportuale italiano, tra i settori più colpiti dalla pandemia e dalle conseguenti restrizioni alla libera circolazione tra Stati, ha chiuso il 2022 con circa 164 milioni di passeggeri, un valore più che raddoppiato rispetto ad un anno prima, ma ancora abbastanza lontano dai volumi movimentati prima della pandemia (-14,8% rispetto al 2019).

Ad essere maggiormente penalizzate, secondo i dati pubblicati da Assaeroporti, restano le destinazioni internazionali extra-UE ed UE (rispettivamente in aumento del 233,7% e 139,1% sul 2021, ma ancora in calo rispettivamente del 5,1% e 27,4% rispetto al periodo pre-COVID-19) mentre più contenuto, ma comunque significativo, il calo con i voli domestici (-0,5% rispetto al 2019, seppur in aumento del 52,8% rispetto al 2021), che nel 2022 hanno registrato la quota del 39% del traffico complessivo (a fronte del 52% dell'anno precedente).

TABELLA III.4.13: ANDAMENTO DEI TRAFFICI AEREI DI PASSEGGERI (2010-2022)

SETTORE	CATEGORIA		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO AEREO	NAZIONALI	mln pax	59,23	63,42	60,13	56,38	57,75	58,59	60,09	61,92	63,95	64,39	24,91	41,93	64,09
		quota %	42,4%	42,7%	41,0%	39,2%	38,4%	37,3%	36,5%	35,3%	34,5%	33,4%	47,2%	52,1%	39,0%
		var. %	5,9%	7,1%	-5,2%	-6,2%	2,4%	1,5%	2,6%	3,0%	3,3%	0,7%	-61,3%	68,3%	52,8%
	INTERNAZIONALI EXTRA-UE	mln pax	26,66	27,08	28,26	29,10	26,98	22,23	22,77	24,77	28,03	30,82	5,80	8,77	29,26
		quota %	19,1%	18,2%	19,3%	20,2%	18,0%	14,2%	13,8%	14,1%	15,1%	16,0%	11,0%	10,9%	17,8%
		var. %	11,3%	1,6%	4,4%	3,0%	-7,3%	-17,6%	2,4%	8,8%	13,2%	9,9%	-81,2%	51,3%	233,7%
	INTERNAZIONALI	mln pax	52,64	57,21	57,46	57,76	64,95	75,62	81,18	88,09	93,01	97,22	21,90	29,52	70,58
		quota %	37,7%	38,5%	39,2%	40,1%	43,2%	48,2%	49,4%	50,3%	50,2%	50,4%	41,5%	36,7%	43,0%
		var. %	6,2%	8,7%	0,4%	0,5%	12,5%	16,4%	7,4%	8,5%	5,6%	4,5%	-77,5%	34,8%	139,1%
	TRANSITI DIRETTI	mln pax	1,03	0,77	0,76	0,64	0,58	0,47	0,40	0,37	0,42	0,42	0,15	0,19	0,40
		quota %	0,7%	0,5%	0,5%	0,4%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%
		var. %	15%	-25,7%	-0,5%	-16,0%	-9,7%	-18,4%	-15,6%	-7,3%	15,0%	-1,3%	-63,2%	24,2%	110,8%
TOTALE	mln pax	139,56	148,47	146,61	143,88	150,25	156,91	164,44	175,15	185,42	192,85	52,76	80,42	164,33	
	var. %	7,0%	6,4%	-1,3%	-1,9%	4,4%	4,4%	4,8%	6,5%	5,9%	4,0%	-72,6%	52,4%	104,4%	

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assaeroporti.

Le merci movimentate mediante trasporto aereo nel 2022 in Italia sono pari a poco più di 1,1 milioni di tonnellate, con una crescita dell'1,7% rispetto al 2021 ed in linea con i valori pre-pandemici del 2019 (+0,3%).

TABELLA III.4.14: ANDAMENTO DEI TRAFFICI AEREI DELLE MERCI (2010-2022)

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
MERCİ AVIO	k tonn	811,2	827,2	784,5	800,9	854,2	897,5	964,1	1.060,9	1.056,6	1.016,6	768,5	1.018,2	1.034,4
	quota %	88,3%	88,0%	87,7%	88,3%	89,7%	91,1%	92,4%	92,6%	92,7%	92,1%	91,3%	93,5%	93,4%
	var. %	20,2%	2,0%	-5,2%	2,1%	6,7%	5,1%	7,4%	10,0%	-0,4%	-3,8%	-24,4%	32,5%	16%
MERCİ SUPERFICIE	k tonn	37,1	50,1	49,9	48,8	40,6	34,3	34,0	38,9	34,5	30,1	17,2	18,8	22,0
	quota %	4,0%	5,3%	5,6%	5,4%	4,3%	3,5%	3,3%	3,4%	3,0%	2,7%	2,0%	1,7%	2,0%
	var. %	43,7%	35,1%	-0,3%	-2,2%	-16,9%	-15,4%	-0,9%	14,4%	-11,2%	-12,8%	-43,0%	9,3%	17,1%
TRASPORTO AEREO	k tonn	70,5	62,6	59,7	57,8	57,3	53,7	45,3	45,4	48,6	56,9	56,2	51,8	51,1
	quota %	7,7%	6,7%	6,7%	6,4%	6,0%	5,4%	4,3%	4,0%	4,3%	5,2%	6,7%	4,8%	4,6%
	var. %	-9,3%	-11,2%	-4,6%	-3,2%	-0,9%	-6,3%	-15,6%	0,2%	7,1%	17,0%	-1,3%	-7,8%	-1,4%
POSTA	k tonn	70,5	62,6	59,7	57,8	57,3	53,7	45,3	45,4	48,6	56,9	56,2	51,8	51,1
	var. %	-9,3%	-11,2%	-4,6%	-3,2%	-0,9%	-6,3%	-15,6%	0,2%	7,1%	17,0%	-1,3%	-7,8%	-1,4%
TOTALE	k tonn	918,8	939,8	894,1	907,5	952,1	985,5	1.043,4	1.145,2	1.139,8	1.103,7	841,9	1.088,8	1.107,5
	var. %	18,0%	2,3%	-4,9%	1,5%	4,9%	3,5%	5,9%	9,8%	-0,5%	-3,2%	-23,7%	29,3%	1,7%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assaeroporti.

Nel 2022, secondo i dati pubblicati da ISTAT, le tonnellate in arrivo negli aeroporti italiani sono il 43,6% del totale movimentato, il restante 56,4% sono quelli in partenza, mentre per il mercato nazionale le quote degli arrivi e delle partenze sono pressoché identiche (49,7% e 50,3%).

TABELLA III.4.15: ANDAMENTO DEI TRAFFICI AEREI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI DELLE MERCI (2010-2022)

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
PARTENZE	k tonn	406,1	435,6	422,2	436,0	464,5	511,5	558,6	597,6	589,4	568,3	391,9	523,7	547,9
	quota %	52,9%	55,3%	56,8%	56,4%	56,6%	58,8%	59,5%	58,8%	57,9%	58,0%	55,1%	54,6%	56,4%
	var. %	21,7%	7,3%	-3,1%	3,3%	6,5%	10,1%	9,2%	7,0%	-1,4%	-3,6%	-31,0%	33,7%	4,6%
ARRIVI	k tonn	361,1	351,7	320,6	337,5	356,5	358,9	380,5	419,3	428,6	410,9	319,5	436,3	424,4
	quota %	47,1%	44,7%	43,2%	43,6%	43,4%	41,2%	40,5%	41,2%	42,1%	42,0%	44,9%	45,4%	43,6%
	var. %	17,2%	-2,6%	-8,9%	5,3%	5,6%	0,7%	6,0%	10,2%	2,2%	-4,1%	-22,2%	36,6%	-2,7%
TOTALE	k tonn	767,1	787,4	742,7	773,5	820,9	870,3	939,1	1.016,9	1.018,0	979,2	711,4	960,1	972,3
	var. %	19,5%	2,6%	-5,7%	4,1%	6,1%	6,0%	7,9%	8,3%	0,1%	-3,8%	-27,4%	35,0%	1,3%
PARTENZE	k tonn	57,1	51,6	50,8	42,7	45,9	35,3	36,3	35,9	36,9	38,4	35,0	47,0	50,5
	quota %	52,3%	51%	50,4%	53,2%	52,1%	50,4%	50,3%	51,7%	52,3%	50,9%	51,2%	51,0%	50,3%
	var. %	5,5%	-9,5%	-1,6%	-16,0%	7,6%	-23,1%	2,8%	-1,0%	2,8%	3,9%	-8,7%	34,2%	7,5%
ARRIVI	k tonn	52,1	49,4	49,9	37,6	42,2	34,7	35,9	33,5	33,6	37,0	33,4	45,2	49,9
	quota %	47,7%	48,9%	49,6%	46,8%	47,9%	49,6%	49,7%	48,3%	47,7%	49,1%	48,8%	49,0%	49,7%
	var. %	2,0%	-5,3%	1,2%	-24,8%	12,3%	-17,7%	3,2%	-6,6%	0,3%	10,2%	-9,7%	35,3%	10,4%
TOTALE	k tonn	109,2	101,0	100,7	80,2	88,1	70,0	72,1	69,4	70,5	75,4	68,4	92,2	100,4
	var. %	3,8%	-7,5%	-0,2%	-20,3%	9,8%	-20,5%	3,0%	-3,8%	1,6%	6,9%	-9,2%	34,7%	8,9%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati ISTAT.

I SERVIZI DI SHARING MOBILITY

La *sharing mobility* comprende l'utilizzo condiviso di un veicolo (automobile, ciclomotore, bicicletta, monopattino), che aumenta le possibilità di spostarsi senza dover possedere il veicolo che si utilizza e, di conseguenza, ridurre le esternalità negative legate al suo uso. Spesso questa forma di mobilità è offerta attraverso servizi di mobilità dedicati nella versione classica *Station Based* (SB) oppure nella più recente versione *Free Floating* (FF).

Secondo i dati pubblicati dall'Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility, promosso (tra gli altri) dal MIT, nel 2022 la *sharing mobility* in Italia è risultata, non solo in ripresa rispetto alla flessione indotta dalla pandemia, ma addirittura in periodo di notevole espansione. Nel 2020 la forte contrazione della domanda di mobilità, causata dalle misure di contenimento del virus, aveva di fatto indotto un calo complessivo delle percorrenze di oltre il 30% nell'**insieme dei servizi di *sharing mobility***; a distanza di due anni le percorrenze totali, già completamente recuperate nel 2021 (+0,2% rispetto al pre-COVID), nel 2022 hanno fatto registrare un notevole incremento (+46,6% rispetto all'anno precedente).

Nel 2022 erano presenti in Italia all'incirca 211 servizi di *sharing mobility*, circa quattro volte quelli presenti nel 2015, dei quali quasi la metà costituiti dai **monopattini in condivisione**, che da soli quotano il 47% sul totale dei servizi attivi (3 punti percentuali in più rispetto ad un anno prima) e poco meno della metà (44%) del totale di veicoli condivisi disponibili (in flessione però di 8 punti percentuali rispetto al 2021). Anche per quanto riguarda il numero complessivo di noleggi, dopo il calo registrato nel 2020 (-22,1%), che aveva interrotto un *trend* positivo costante da anni (crescita media annua del 22,7% dal 2015 al 2019), nel biennio post-COVID 2021÷2022 torna a crescere con un tasso medio annuo del 50,8%.

Fa da contraltare la continua riduzione di offerta di veicoli di *car-sharing* (-10,2% medio annuo nel triennio 2020÷2022) ed imputabile sia alla flessione generalizzata della domanda con automobile, che è quella che ha risentito maggiormente delle restrizioni alla mobilità, sia della riluttanza ad utilizzare veicoli non sempre sanificati. Di contro, la domanda di *bike-sharing* si presenta in crescita nel 2022, sia nei noleggi (+73,8%) che nelle percorrenze (+113,3%), con valori persino superiori a quelli pre-pandemici. Lo *scooter-sharing* è caratterizzato, da una parte, da un'offerta di servizi e veicoli rispettivamente in calo nel 2022 del 12,0% e dell'1,3% rispetto all'anno precedente, dall'altra da una domanda in crescita sia in relazione ai noleggi che alle percorrenze (rispettivamente +45,9% e +39,8% rispetto al 2021).

TABELLA III.4.16: ANDAMENTO DEI SERVIZI DI SHARING MOBILITY IN ITALIA (2015-2022)

SETTORE	CATEGORIA	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
SHARING MOBILITY	Carsharing SB	Servizi	16	17	14	18	19	22	23	26
		Veicoli	959	997	1.058	1.174	1.255	1.293	1.229	1.298
		Noleggi (mln)	0,21	0,21	0,22	0,27	0,36	0,24	0,29	0,30
		Percorrenze (mln km)	7,25	8,53	7,39	8,29	8,99	6,15	6,90	8,05
	Carsharing FF	Servizi	11	13	15	22	23	19	21	23
		Veicoli	4.293	5.828	6.621	6.787	7.009	5.989	5.414	4.693
		Noleggi (mln)	6,29	7,91	9,36	11,81	11,99	6,24	5,70	6,13
		Percorrenze (mln km)	41,65	53,48	63,32	80,68	88,66	51,70	56,20	75,07
	Bikesharing SB	Servizi	24	24	24	24	26	25	22	20
		Veicoli	8.409	8.814	9.064	9.543	10.892	9.941	9.800	9.172
		Noleggi (mln)	5,85	7,42	7,60	6,40	5,30	2,78	3,40	4,21
		Percorrenze (mln km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	12,94	6,63	6,90	9,52
	Bikesharing FF	Servizi	-	-	7	9	13	14	15	21
		Veicoli	-	-	22.140	14.700	22.480	24.764	17.800	39.395
		Noleggi (mln)	-	-	2,79	5,93	7,46	2,97	4,60	9,69
		Percorrenze (mln km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	9,34	4,26	7,70	21,62
Scootersharing	Servizi	2	4	3	8	10	14	25	22	
	Veicoli	150	640	500	2.240	5.070	7.360	8.900	8.782	
	Noleggi (mln)	0,10	0,23	0,26	0,99	2,92	2,20	3,00	4,38	
	Percorrenze (mln km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	13,07	9,28	14,40	20,13	
Monopattini in sharing	Servizi	-	-	-	-	14	64	84	99	
	Veicoli	-	-	-	-	4.650	35.550	45.900	49.780	
	Noleggi (mln)	-	-	-	-	-	7,42	17,80	24,84	
	Percorrenze (km)	-	-	-	-	-	14,45	41,20	61,09	
TOTALE	Servizi	53	58	63	81	105	158	190	211	
	Veicoli	13.811	16.279	39.383	34.444	51.356	84.897	89.043	113.120	
	Noleggi (mln)	12,45	15,78	20,23	25,41	28,03	21,84	34,79	49,54	
	Percorrenze (km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	133,00	92,47	133,30	195,48	

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Osservatorio Nazionale della *Sharing Mobility*.

LE TENDENZE DURANTE LA PANDEMIA DA COVID-19 E IN PROSPETTIVA

Dall'analisi condotta a partire dai dati messi a disposizione dagli operatori multimodali nazionali e dalle Direzioni Generali del MIT è possibile desumere i principali impatti che la diffusione del COVID-19, le politiche di regolamentazione/limitazione della mobilità e la campagna vaccinale hanno prodotto sulla domanda di spostamento (passeggeri e merci) e sulla sua ripartizione modale, nonché le tendenze nel post-Covid 19 sino a tutto il 2023. In particolare, guardando ai dati relativi alle variazioni percentuali su base annuale del 2023 (periodo gennaio-ottobre solo nel caso del trasporto marittimo) rispetto al 2019 emerge che:

- **TRASPORTO STRADALE:** i traffici dei veicoli leggeri e degli autobus su rete ANAS mostrano una tendenza positiva, con i leggeri ancora inferiori del 5% a quelli del 2019 (a fronte di una contrazione del 6%, 10% e 22% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), e con gli autobus addirittura superiori del 5% ai valori pre-pandemici (a fronte di una riduzione del 3%, 8% e 28% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente). Analoga tendenza si osserva per i traffici sulla

rete delle autostrade in concessione che, nel 2023, hanno recuperato i valori del 2019 (+2% contro -4%, -15% e -32% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente). I traffici dei veicoli pesanti su rete ANAS sono anch'essi in linea rispetto a quelli del 2019 (come già nel 2022 e 2021), quelli sulla rete delle autostrade in concessione sono superiori del 4% ai valori del 2019 (in trend positivo con i valori +3%, +0% e -14% registrati nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente);

- **TRASPORTO FERROVIARIO:** a fronte di una contrazione dell'offerta di servizi AV del 4% rispetto al 2019 (-10%, -36% e -45% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), il traffico passeggeri risulta superiore del 2% a quello del 2019 (-16%, -62% e -70% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente). Inoltre, a fronte di un incremento del 2% dei servizi IC/ICN erogati rispetto al 2019 (+0, -1% e -23% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), i traffici passeggeri risultano anch'essi superiori a quelli del 2019 (+10% contro -10%, -43% e -58% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente);
- **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE:** con riferimento ai traffici ferroviari regionali di Trenitalia, a fronte di una contrazione dei servizi del 10% rispetto al 2019 (-10%, -11% e -22% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), i traffici passeggeri sono inferiori del 13% a quelli del 2019 (-26%, -47% e -57% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente). Con riferimento al TPL su gomma, a fronte di una riduzione dei servizi del 18% rispetto al 2019, i traffici passeggeri sono inferiori del 20% a quelli del 2019 (-37%, -48% e -57% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente);
- **TRASPORTO AEREO:** a fronte di una contrazione dell'offerta di voli aerei nazionali e internazionali del 2% rispetto al 2019 (-11%, -42% e -57% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), i traffici passeggeri sono superiori del 2% a quelli del periodo pre-pandemico (-15%, -58% e -73% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), mentre quelli merci sono inferiori dell'1% (+0%, -1% e -24% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente);
- **TRASPORTO MARITTIMO:** nel periodo gennaio-ottobre 2023 i traffici passeggeri su traghetti sono superiori del 23% rispetto a quelli del periodo pre-pandemico (+15%, -10% e -29% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), quelli su crociere superiori del 4% (-33%, -82% e -95% nel 2022, 2021 e 2020 rispettivamente).

TABELLA III.4.17: SINTESI DELLE VARIAZIONI PERCENTUALI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ E DELL'OFFERTA DI SERVIZI DEL 2023, 2022, 2021 E 2020 RISPETTO AL 2019

			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2019	Var. % 2022 - 2019	Var. % 2023 - 2019
TRASPORTO STRADALE 	VEICOLI LEGGERI	ANAS	-22%	-10%	-6%	-5%
		AUTOSTRADE	-32%	-15%	-4%	+2%
	AUTOBUS	ANAS	-28%	-8%	-3%	+5%
	VEICOLI PESANTI	ANAS	-9%	0%	0%	+1%
		AUTOSTRADE	-14%	0%	+3%	+4%
TRASPORTO FERROVIARIO 	DOMANDA PASSEGGERI	AV	-70%	-62%	-16%	+2%
		IC/ICN	-58%	-43%	-10%	+10%
	OFFERTA SERVIZI	AV	-45%	-36%	-10%	-4%
		IC/ICN	-23%	-1%	0%	+2%
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 	DOMANDA	FERRO	-57%	-47%	-26%	-13%
		GOMMA	-57%	-48%	-37%	-20%
	OFFERTA SERVIZI	FERRO	-22%	-11%	-10%	-10%
		GOMMA	-	-	-	-18%
TRASPORTO AEREO 	DOMANDA	PASSEGGERI	-73%	-58%	-15%	+2%
		MERCI	-24%	-1%	0%	-1%
	OFFERTA SERVIZI	MOVIMENTI	-57%	-42%	-11%	-2%
TRASPORTO MARITTIMO 	DOMANDA PASSEGGERI	TRAGHETTI	-29%	-10%	+15%	+23%
		CROCIERE	-95%	-82%	-33%	+4%
			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2019	Var. % 2022 - 2019	Var. % 2023 - 2019 (gen-ott)

Fonte: STM del MIT - Osservatorio sulle tendenze di mobilità di passeggeri e merci (IV trimestre 2023).

III.5. LA RIMODULAZIONE DEL PNRR E DEL PNC

La rimodulazione del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza (Pnrr)

In data 8 dicembre 2023, il Consiglio dell'Unione europea ha approvato la revisione del PNRR secondo la proposta della Commissione europea COM (2023) 765 final, formulata dallo Stato italiano ai sensi dell'art. 21 del Regolamento (UE) 2021/241. Tale approvazione è il risultato del lavoro congiunto con la Commissione, avviato il 7 agosto 2023 con la presentazione, da parte del Governo italiano, della proposta di modifica comprensiva del nuovo capitolo REPowerEU.

La rimodulazione del PNRR di competenza del MIT è avvenuta a dotazione complessiva sostanzialmente invariata (39,8 miliardi di euro contro i precedenti 39,7 miliardi) con una ricomposizione degli investimenti avvenuta riallocando parte delle risorse liberate da progetti non più perseguibili nell'ambito dell'orizzonte temporale di Piano (che troveranno copertura tramite altre fonti di finanziamento) verso altre linee di intervento ritenute prioritarie e conseguili entro il 2026.

Sono stati introdotti quattro nuovi investimenti, i primi due dei quali nel capitolo REPowerEU, per un finanziamento complessivo di circa 1,6 miliardi:

- Rafforzamento delle flotte regionali di treni a basse emissioni (trazione elettrica e a idrogeno) (1 miliardo).
- *Cold Ironing* ovvero l'elettrificazione delle banchine portuali per alimentare le navi in sosta con energia elettrica (400 milioni).
- Velocizzazione delle connessioni ferroviarie interregionali (203 milioni).
- Supporto alla certificazione e alle attività di e-procurement dettate dalla digitalizzazione dei contratti pubblici (9 milioni).

Un ulteriore miliardo di euro è andato a rafforzare l'investimento nella riduzione delle perdite idriche, mentre altri 162 milioni finanziano l'aumento degli investimenti in nuovi treni per il trasporto pubblico locale e il servizio intercity al Sud.

La rimodulazione del Piano nazionale complementare al Pnrr (PNC)

Ai principali strumenti di finanziamento del Next Generation-EU confluiti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), con il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazione dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, sono state aggiunte risorse nazionali, per un importo complessivo di competenza del MIT pari a 9.760 milioni di euro, per ulteriori interventi e investimenti da attuare nell'ambito di un Piano nazionale complementare al PNRR (PNC), vincolando la realizzazione degli stessi entro il 2026, in analogia al termine temporale previsto nel PNRR.

Recentemente, con il decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, nell'ambito dell'emanazione di ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e del PNC, all'art. 1, co. 2, è stata prevista, entro il 31 marzo 2024 e successivamente (a regime) con cadenza semestrale, la presentazione di un'informativa al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) da parte del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, relativamente ai costi afferenti alla realizzazione degli interventi ricompresi nel PNC.

Con tale finalità, è stato quindi indicato che, entro il 17 marzo 2024 e successivamente (a regime) con cadenza semestrale, ciascuna amministrazione titolare di interventi di ambito PNC trasmetta una ricognizione degli interventi in via di realizzazione, completa tra l'altro dell'indicazione del relativo stato procedurale di attuazione, ivi inclusa l'indicazione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, nonché dei pagamenti effettuati. Al comma 3 del medesimo articolo è stato previsto altresì che, con un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, siano individuati gli eventuali interventi relativi al PNC oggetto di definanziamento in ragione del mancato perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, rendendosi contestualmente indisponibili le relative risorse.

IV. I FOCUS STRATEGICI

IV.1. IL PONTE SULLO STRETTO

L'opera di attraversamento stabile dello Stretto di Messina (Ponte sullo Stretto) si inserisce nel tracciato del Corridoio Europeo Ten-T Scandinavo-Mediterraneo e rappresenta un'opera strategica anche a livello di politiche di coesione nazionali, in quanto capace di ridurre il divario fra il centro-nord e il sud e il ritardo nello sviluppo economico e produttivo delle regioni meno favorite.

Il "Ponte sullo Stretto" si caratterizza come un vero e proprio simbolo della mobilità del futuro che, oltre ad abbattere sensibilmente i tempi di percorrenza, avrà un impatto significativo sulla riduzione delle emissioni inquinanti, in particolare quelle riferibili ai gas climalteranti, generati dalle attuali modalità di attraversamento dello Stretto.

L'opera è stata progettata secondo lo schema del ponte sospeso, con una lunghezza della campata centrale di 3.300 metri (3.666 metri considerando anche le campate laterali), con 60,4 metri di larghezza dell'impalcato, con 6 corsie stradali, 3 per ciascun senso di marcia (veloce, normale, emergenza) e 2 binari ferroviari, per una capacità massima dell'infrastruttura pari a 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno.

Nel perimetro del progetto sono previste, inoltre, diverse opere di adduzione della viabilità esistente al ponte, con la realizzazione di 20,3 km di collegamenti stradali e 20,2 km di collegamenti ferroviari, comprensivi della realizzazione di 3 nuove stazioni nell'area di Messina.

ITER DEL PROGETTO

Con il DL 31 marzo 2023, n. 35, convertito in legge 26 maggio 2023, n.58 recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria", si è riavviato l'iter realizzativo dell'opera attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la risoluzione del contenzioso pendente e in continuità con l'iter approvativo del progetto definitivo del 2011-2012, disponendone l'adeguamento alle più recenti norme tecniche di costruzione, all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali da costruzione, nonché alle normative vigenti in ambito archeologico, ambientale e paesaggistico.

A tal fine è stata predisposta la "Relazione del progettista", attestante anche la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera, per la quale si è ottenuto il Parere Favorevole da parte del Comitato scientifico indipendente, nominato nell'ottobre

del 2023 dal MIT, e l'approvazione da parte del CdA della società Stretto di Messina S.p.A., avvenuta nel mese di febbraio 2024.

Tutti gli atti necessari al proseguo dell'iter progettuale sono stati trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per l'indizione della Conferenza di Servizi, al Ministero dell'ambiente e la sicurezza energetica, per l'aggiornamento e il completamento della procedura di valutazione di impatto ambientale integrata con la procedura di valutazione di incidenza ambientale e al Ministero della Cultura, per l'aggiornamento della procedura di verifica di ottemperanza.

La conclusione dell'iter approvativo del Progetto Definitivo, integrato dalla Relazione del progettista, è prevista per l'estate 2024. A seguito dell'approvazione da parte del CIPESS, sarà possibile avviare il progetto esecutivo e i lavori, già affidati al Consorzio Eurolink.

COSTI DEL PROGETTO

Per la realizzazione del Ponte è stato stimato, ad opera completata, un costo complessivo pari a 13,5 mld di euro, sulla base di parametri prudenziali comprendenti possibili prescrizioni in fase di approvazione del progetto definitivo e tenendo conto degli aggiornamenti di costo. Attualmente, la "Relazione del Progettista" di completamento del progetto definitivo predisposta da Stretto di Messina Spa ha prodotto, con le stime di dettaglio ad oggi disponibili, un costo di investimento per i lavori di realizzazione dell'opera pari a circa 12 mld di euro, finanziati con la Legge di Bilancio per il 2024 e con il fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC 21-27), compresa una quota di pertinenza delle Regioni Calabria e Sicilia. Per quanto riguarda le opere di connessione al Ponte, la cui realizzazione è a carico di RFI e di ANAS, i finanziamenti vengono regolati tramite i rispettivi Contratti di Programma. Al momento, sono previsti 1,1 mld di euro per le connessioni ferroviarie.

PRESTAZIONI ATTESE NELLO SCENARIO INFRASTRUTTURALE DI APERTURA ALL'ESERCIZIO (orizzonte 2032)

Il Ponte sarà in grado di assicurare tempi di attraversamento pari a circa 15 minuti per i servizi ferroviari diretti tra Villa San Giovanni e Messina Centrale e circa 10 minuti su strada, tra lo Svincolo Santa Trada e lo svincolo Giostra. La realizzazione dell'opera permetterà un collegamento ferroviario diretto tra le linee Reggio Calabria - Battipaglia (versante calabro) e le linee Messina - Catania e Messina - Palermo (versante siciliano), e la programmazione sia di servizi di area metropolitana estesa (Messina - Reggio Calabria), sia di servizi di lunga percorrenza.

I servizi ferroviari di carattere metropolitano (area dello Stretto) saranno articolati sulla direttrice RC Centrale - Catona - Messina Gazzi - Messina Centrale, con possibili estensioni a sud di RC Centrale e di Gazzi. Lungo il tratto ferroviario siciliano è prevista la realizzazione di tre nuove fermate urbane, collocate in corrispondenza di viale Europa, nel centro di Messina, in corrispondenza del quartiere dell'Annunziata e in corrispondenza del complesso universitario e ospedaliero in località Papardo. Inoltre, sarà programmato un servizio interregionale Messina - Lametia T., utile anche per il collegamento con l'aeroporto di Lametia.

I servizi ferroviari di lunga percorrenza comprendono servizi AV Fast che percorreranno l'intera direttrice tra Palermo e Roma, ad integrazione dei servizi AV Fast tra Reggio Calabria e Roma, e servizi Intercity di collegamento tra Palermo, Agrigento, Siracusa con l'Italia continentale.

IV.2. LA REVISIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI

La proposta di revisione del sistema delle concessioni autostradali, in fase di predisposizione, parte dalla necessità di superare le criticità dell'attuale regolamentazione rilevate, soprattutto negli ultimi anni, in concomitanza di alcuni eventi imprevisti che hanno segnato negativamente la memoria per questo settore. In generale, probabilmente a seguito dei numerosi ritocchi normativi che negli anni sono stati operati per far fronte ai problemi incontrati, si sta registrando uno sbilanciamento dei rapporti concessori a favore dei concessionari, con una frammentazione e riduzione dei rischi a carico degli stessi; inoltre, si evidenziano ulteriori fattori di criticità, a titolo esemplificativo, ma non esaustivo:

- **una rete infrastrutturale ormai datata**, con opere d'arte che, seppur soggette a manutenzione ciclica, sono da ammodernare, se non, in alcuni casi, anche da sostituire, soprattutto in conseguenza dell'emanazione delle nuove linee guida per ponti, viadotti e gallerie da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- **una provvista finanziaria nei PEF dichiarata dai concessionari non sufficiente** a fare fronte ai piani industriali delle società concessionarie, derivanti dagli obblighi dei contratti di concessione. Tali scostamenti dovrebbero essere colmati attraverso le modifiche permesse contrattualmente, rischiando tuttavia anche riverberi sulla tariffazione a carico dell'utenza autostradale e conseguente aumento dei costi al consumo;
- **tariffe di importi diversi tra le varie concessioni**, anche in maniera molto rilevante, che non consentono una funzionale distribuzione dei flussi di traffico, un'equa opportunità di sviluppo di tutti i territori, l'applicazione di possibili politiche volte al contenimento delle emissioni, ma soprattutto che determinano l'impossibilità da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di attuare qualsiasi politica di gestione dei flussi di traffico operando proprio sulla leva tariffaria;
- **una suddivisione per tratte affidate in concessione non coerenti rispetto alle recenti indicazioni dell'ART** (economie di scala minimo 180 km e massimo 315 km), sia sotto il profilo del più conveniente assetto dal punto di vista economico, sia per evitare situazioni di tipo monopolistico.

Per ovviare a quanto esposto si ritiene necessaria una riforma organica, che possa permettere una equa perequazione economica all'interno dell'intera rete autostradale e consentire i necessari investimenti, per riportare alla piena efficienza funzionale le infrastrutture in tempi certi, con una definizione inderogabile dei rischi e dei soggetti che devono accollarseli, nel pieno rispetto dell'apertura del mercato e della concorrenza.

La revisione del sistema concessorio autostradale porterebbe a un riordino a livello normativo della materia del rilascio delle concessioni autostradali, ma

soprattutto è finalizzata a rafforzare il ruolo di concedente e gli strumenti di governance in capo alla parte pubblica, anche attraverso la riforma del modello della regolamentazione delle tariffe, della semplificazione delle procedure amministrative connesse all'aggiornamento periodico dei piani economico-finanziari, della ridefinizione dei criteri di risoluzione e annullamento dei contratti di concessione, in un quadro regolamentare orientato alla promozione di condizioni di effettiva concorrenzialità tra gli operatori del settore, alla garanzia della contendibilità delle predette concessioni per i mercati di riferimento, alla promozione della sostenibilità economico e finanziaria dello strumento concessorio, alla tutela di adeguati livelli di servizio e di investimento a favore degli utenti.

IV.3. IL PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA STRADALE

I dati di incidentalità registrati nell'anno 2022 hanno evidenziato una risalita dell'incidentalità in termini di numero di incidenti, morti e feriti in tutti gli ambiti stradali in conseguenza ad una netta ripresa della mobilità negli anni di post pandemia. Rispetto al 2021, le vittime sono aumentate per tutti gli utenti della strada, fatta eccezione per gli occupanti di autocarri e per i ciclisti. Rimane elevato anche il numero di incidenti stradali che coinvolgono mezzi di micromobilità elettrica a zero emissioni per la sempre più diffusa circolazione causando 2.929 incidenti, 9 vittime e 1 pedone investito e deceduto.

Le elaborazioni condotte da ACI e ISTAT, hanno fatto emergere che tra i comportamenti errati alla guida si confermano come più frequenti la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e dei limiti di velocità, oltreché hanno evidenziato un elevato numero di sanzioni elevate per uso improprio di dispositivi in auto e per guida sotto effetto di alcool e droghe.

Pertanto, si rende necessario una visione sistemica della sicurezza della circolazione stradale finalizzando interventi tesi ad affrontare i problemi più urgenti e di maggiore impatto sociale, anche nell'ottica del perseguimento di un "obiettivo di lungo, medio o breve periodo".

Obiettivo di breve periodo

- Adozione di una riforma organica del codice della strada e del relativo regolamento di esecuzione e attuazione, finalizzata al miglioramento della sicurezza stradale informata ai criteri di semplicità, chiarezza, efficienza, equità e rispetto di tutte le tipologie di utenti.
- Revisione delle regole per la circolazione dei dispositivi di micromobilità elettrica, contro la guida in stato di ebbrezza o sotto uso di droghe e per il contrasto alla sosta selvaggia.
- Aggiornamento delle vigenti disposizioni normative, in osservanza delle evoluzioni tecnologiche e dei frequenti aggiornamenti per adeguamento alle disposizioni europee.
- Diffusione di una campagna di comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale più diretta ed incisiva tesa a rivalutare e scardinare i comportamenti scorretti degli utenti della strada.
- Avvio di collaborazioni sinergiche anche extra istituzionali per la realizzazione di specifiche attività di formazione e sensibilizzazione alla guida sicura.

Obiettivo di medio periodo

- Controlli sistematici a livello di rete sulle strade transeuropee, autostrade e strade extraurbane e adozione di norme regionali per il monitoraggio della sicurezza sulle strade locali.
- Interventi infrastrutturali nei Comuni per migliorare la sicurezza stradale e mitigare gli alti tassi di incidentalità registrati in ambito urbano.
- Disciplina delle principali norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità e dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea.
- Aggiornamento delle vigenti disposizioni normative, in osservanza delle evoluzioni tecnologiche e dei frequenti aggiornamenti per adeguamento alle disposizioni europee.
- Attivazione di politiche di enforcement per la prevenzione, gestione e pianificazione delle attività di monitoraggio su strada degli organi di controllo con l'obiettivo della riduzione del numero e delle conseguenze degli incidenti veicolari.

Obiettivo di lungo periodo

Adozione di un intervento normativo di rango secondario per modificare il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n.495 del 1992, ancora non aggiornato alla luce degli incisivi interventi al codice apportati con il decreto-legge "Semplificazioni" n. 76 del 2020 e con i decreti legge n.121 del 2021 e n.68 del 2022. Dal punto di vista operativo si prevede la stretta collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'istruzione e del merito, Ministero della salute al fine di rafforzare le attività di cooperazione e la promozione di interventi finalizzati al rafforzamento della governance della sicurezza stradale.

A prescindere dagli interventi di carattere normativo si potrà intervenire per via amministrativa ed in sinergia con tutte le Amministrazioni coinvolte, mediante la sottoscrizione di appositi protocolli di intesa, convenzioni e programmi di consultazioni con il diretto coinvolgimento degli stakeholder.

L'elaborato sistema di misure articolate nelle diverse aree di intervento, andranno ad integrare le attività previste nel Piano Nazionale per la sicurezza stradale 2030 (PNSS 2030), al fine di individuare gli interventi prioritari per la riduzione dell'incidentalità delle diverse categorie di utente, distinguendo per competenza e specificità.

Come strumento di monitoraggio, inoltre, si prevede la realizzazione e la progettazione dell'Osservatorio Nazionale Sicurezza Stradale, nel quale convergeranno i principali database esistenti in termini dei dati di incidentalità e nel quale confluiranno le informazioni sullo stato di realizzazione dei programmi attuativi del PNSS 2030 e la diffusione e l'utilizzo degli Indicatori di Prestazione della sicurezza stradale nell'ambito delle politiche nazionali di sicurezza stradale.

Ad integrazione di questo strumento di monitoraggio si prevede la realizzazione di una piattaforma dedicata alla geolocalizzazione degli incidenti stradali tramite la collaborazione con enti di ricerca come ISTAT e ACI ed eventuali consorzi universitari, oltreché che l'istituzionalizzazione di un servizio per fornire una migliore assistenza traumatologica e post traumatologica.

Nell'ambito dello stesso obiettivo si svilupperanno studi, ricerche e approfondimenti al fine di acquisire conoscenze specifiche per identificare e sviluppare programmi di ricerca a breve e lungo termine, per contribuire alla definizione di politiche di sicurezza stradale efficaci e sostenibili in collaborazione con il CNEL, come anche la Progettazione Centro Nazionale di Ricerca sulla Sicurezza Stradale.

IV.4. PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA (PSNPL)

Le prospettive delineate nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), ratificato dal Consiglio dei Ministri il 3 luglio 2015 e adottato il 6 agosto 2015 con Decreto del Presidente del Consiglio, costituiscono gli orientamenti strategici nel settore. Si rappresentano, di seguito, le principali attività e gli aggiornamenti che hanno caratterizzato le attività del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti negli ultimi anni, in sintonia con tali orientamenti:

- **il miglioramento della *governance* portuale:** l'azione di aggiornamento e di strutturazione della *governance* portuale ha portato ad una nuova organizzazione del Ministero con DPCM 186 del 30/10/2023 che vede il conferimento di tale onere in capo a due differenti Direzioni Generali: la DG per i porti, la logistica e l'intermodalità e la DG per il mare, il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne. Nell'ambito dei complessi strumenti di regole e processi attraverso i quali è diretta la portualità nazionale (nello specifico il D.Lgs. 169/2016), un ruolo di rilievo è quello della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale che, nel corso del 2023, ha continuato ad operare a pieno regime svolgendo le funzioni attribuite ad essa per legge quali il coordinamento dei grandi investimenti infrastrutturali, il monitoraggio delle opere finanziate con il Fondo complementare, la pianificazione portuale, le strategie di concessione demaniale e di marketing e la promozione internazionale dei sistemi portuali. Da segnalare, infine, il tema della riforma portuale in fase di discussione, che dovrà tener conto di due livelli di *governance* fondamentali: uno centrale, responsabile della logistica nazionale con apertura internazionale e capacità di influenzare gli investimenti, e il secondo locale, che coinvolge gli enti territoriali nello sviluppo del sistema portuale, per le ovvie incidenze sul traffico urbano, nonché sulle infrastrutture di trasporto regionali;
- **il potenziamento infrastrutturale dei porti nazionali:** con finanziamenti provenienti dal PNRR, dal Fondo complementare e dalle ultime Leggi di Bilancio, la portualità nazionale vede assegnati quasi 8,59 miliardi di euro per la realizzazione di interventi ricadenti nei diversi programmi di sviluppo che, considerando anche gli investimenti pregressi, cubano un totale di quasi 12 miliardi di euro;
- **l'aumento della sostenibilità ambientale:** in coerenza con l'Azione 7.1 del PSNPL "Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti", la programmazione nazionale ha stanziato ingenti risorse per interventi finalizzati ad incrementare la sostenibilità

ambientale delle infrastrutture portuali e dei vettori marittimi. Lo stato di attuazione degli interventi ammessi al finanziamento del Fondo complementare vede un totale degli investimenti pari a 2.835,00 milioni di euro suddivisi in 86 progetti. Dall'analisi dello stato di attuazione emerge, da un lato, l'importanza che le Autorità di Sistema Portuale portino avanti i lavori relativi al *cold ironing* e, dall'altro, la necessità di sviluppare una rete elettrica di adeguata capacità e resilienza che permetta alle navi all'ormeggio di collegarsi agli impianti di alimentazione presenti in banchina. Inoltre, a seguito di rimodulazione del PNRR attraverso il piano REPower EU, sono previste ulteriori risorse per l'elettificazione delle banchine portuali, mentre le risorse previste dal Fondo Complementare sono destinate allo *sviluppo accessibilità marittima e resilienza ai cambiamenti climatici*. Lato vettori marittimi, in data 18 gennaio 2023 è stata approvata, con il decreto numero 6 del Ministro della Infrastrutture e dei Trasporti, la rettifica della graduatoria di cui al decreto dirigenziale n. 318 del 29 dicembre 2022 che sancisce l'ordine di assegnazione dei contributi agli armatori per l'acquisto di nuove navi *green* o l'ammodernamento di quelle esistenti o in costruzione. L'obiettivo della misura è quello di favorire la transizione ecologica della flotta. In particolare, le risorse previste dal PNRR vengono attribuite ai progetti presentati dalle imprese armatoriali che siano in grado di assicurare migliori performance ambientali e un significativo abbattimento delle emissioni inquinanti delle navi, anche nei porti, grazie all'uso di sistemi di propulsione di ultima generazione, batterie elettriche, soluzioni ibride o comunque innovative sotto il profilo idrodinamico, sistemi digitali di controllo o della sostenibilità dei materiali. Il contributo concedibile ha raggiunto il valore di circa 55 milioni di euro per 45 progetti ripartiti su 11 diversi armatori;

- **il rafforzamento della competitività e concorrenza:** è stato emanato il decreto MIT-MEF n. 419 del 28.12.2022 che disciplina il procedimento di rilascio delle concessioni demaniali in ambito portuale e con decreto MIT del 28.12.2022, n. 202, entrato in vigore il 15/01/2023, è stato emanato il Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine, con la previsione delle modalità di espletamento delle procedure di rilascio. L'obiettivo del regolamento è quello di definire le condizioni relative alla durata della concessione portuale, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari. Appare necessario individuare una modalità unica di applicazione dell'indice per il calcolo delle concessioni su tutto il territorio nazionale, inoltre il Ministero pubblicherà una circolare con cui sarà chiarito che la percentuale da applicare alle misure unitarie dei canoni annui per il loro aggiornamento per il 2023 si applica a decorrere da tale anno;
- **lo *shift* modale delle merci:** il piano della Commissione Europea per la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente prevede testualmente "di rendere i trasporti europei più sostenibili, inclusivi, intelligenti, sicuri e resilienti" per conseguire l'obiettivo ambiziosissimo fissato dal *Green*

Deal della neutralità climatica nel 2050 passando dall'obiettivo vincolante di riduzione interna netta delle emissioni dei gas effetto serra nell'unione europea di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. A tal fine l'obiettivo strategico del bilanciamento modale del trasporto merci a livello nazionale e quindi della riduzione delle esternalità negative generate dal trasporto tutto-strada, viene perseguito garantendo una continuità pluriennale agli strumenti di incentivazione del trasporto intermodale che hanno registrato ottimi riscontri sul mercato negli scorsi anni di implementazione. Sia il *Sea Modal Shift* (SMS), progettato per sviluppare la modalità combinata strada-mare, che il *Ferrobonus*, pensato a sostegno del trasporto intermodale e trsbordato su ferro, trovano copertura economica, rispettivamente di 21,5 milioni di euro e 22 milioni di euro, per ciascun anno sino al 2026, con la sola eccezione del 2022 per il quale l'incentivo SMS ha uno stanziamento di 22 milioni. Sempre in materia di *shift* modale, appare utile citare ulteriori misure che incentivano le modalità alternative al trasporto stradale, ovvero la misura Norma Merci in favore del trasporto ferroviario, con uno stanziamento di 95 milioni di Euro annui a parziale compensazione dei costi di accesso all'infrastruttura a Sud e dei costi esterni evitati sull'intero territorio nazionale, con copertura sino al 2027, e l'incentivo in favore del trasporto fluviale, per il rinnovo della flotta e l'incentivazione dei traffici sulle vie navigabili interne, con una misura triennale (2022-2024) con una dotazione complessiva di 12 milioni di euro.

IV.5. INTERPORTI E PIATTAFORME LOGISTICHE

Il Ministero prosegue la linea di azione di promozione degli interporti e delle piattaforme logistiche territoriali attraverso l'iniziativa della proposta di "legge quadro in materia di interporti", che vuole riformulare le disposizioni, di cui alla Legge 4 agosto 1990 n.240, in materia di interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità e attraverso le iniziative di investimenti nazionali in ambito interporti.

La Camera ha approvato il testo il 28 febbraio 2024, ed è ora alla valutazione del Senato. Il provvedimento ha origine dalla necessità di istituire una robusta regolamentazione generale per gli interporti e la loro rete associata. Questa esigenza è emersa in modo pressante a causa del crescente ruolo assunto nel tempo dagli enti interportuali, soprattutto alla luce delle operazioni intermodali, sia nazionali che estere, coinvolte nel trasporto e nella logistica.

L'obiettivo principale della proposta è stabilire una disciplina organica per migliorare e potenziare in modo ampio e fruttuoso l'organizzazione e il coordinamento delle attività interportuali nel rispetto dei principi di economia, efficienza e trasparenza. In particolare, la riforma vuole:

- favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, nonché i collegamenti con il sistema portuale;
- migliorare e incrementare l'efficienza e la sostenibilità dei flussi di trasporto;
- sostenere il completamento delle infrastrutture per l'intermodalità previste per l'Italia nella rete transeuropea dei trasporti;
- razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto;

- contribuire alla diminuzione dell’impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica;
- promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto e di logistica.

Il provvedimento, partendo dall’ambito di applicazione e dalle finalità dettagliate, fornisce definizioni preliminari per identificare oggettivamente gli interporti e i procedimenti amministrativi più rilevanti; disciplina, inoltre, le interazioni tra gli organi politici, in vista delle attività di ricognizione e programmazione degli interporti esistenti e futuri. Successivamente, elenca i requisiti necessari per individuare gli enti interportuali.

In maniera particolare si segnala che, all’interno dell’articolo 1, viene specificato come gli interporti siano *infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale*, la cui rete costituisce una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti: è evidente l’intenzione del legislatore di conferire maggiore importanza agli interporti, riconoscendoli come attori fondamentali nelle complesse dinamiche dei settori del trasporto e della logistica. Da ciò deriva un impatto diretto sul tessuto economico nazionale, sottolineando il contributo degli interporti alle strategie di crescita e sviluppo del Paese, in coerenza con quanto introdotto all’interno del PSNPL.

In ottica di governance, un ruolo chiave è assegnato al Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica (il cui mandato, composizione e modalità di riunioni sono dettagliatamente disciplinati) che andrà a svolgere compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti in collaborazione con le autorità di sistema portuale (AdSP), ferme restando le rispettive competenze, in analogia al ruolo che riveste la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP per la portualità nazionale. Importante è anche il regime giuridico e normativo che guida l’organizzazione dei soggetti che gestiscono gli interporti, con particolare attenzione alla realizzazione delle infrastrutture, all’uso di risorse economiche e finanziarie, nonché ai diritti reali.

Infine, dal lato infrastrutturale, per potenziare lo sviluppo degli interporti e migliorare la rete intermodale, sono previsti atti specifici adottati dal Ministero, in collaborazione con il Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica, soprattutto per quanto riguarda il collegamento efficiente e il coordinamento della rete ferroviaria interportuale e prevede risorse pubbliche da mettere a disposizione ai gestori degli interporti per tali competenze; risorse che, dunque, si andranno a sommare a quanto il Ministero ha già previsto per gli interporti all’interno del progetto di “digitalizzazione della logistica” e degli stanziamenti per gli interventi di completamento della rete nazionale degli Interporti, con particolare riferimento al Mezzogiorno.

IV.6. LA DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA

Nel contesto degli interventi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, di importanza strategica risulta il progetto di digitalizzazione della catena logistica, che si traduce in investimenti volti a favorire l’intermodalità e la logistica integrata e riforme amministrative quali la semplificazione delle procedure import/export tramite l’istituzione di uno sportello unico dei controlli, la promozione dell’interoperabilità della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), la

semplificazione delle procedure logistiche e la digitalizzazione dei documenti di trasporto (ECMR).

Tali attività sono individuate nella missione del PNRR MRC2 I2.1 “Digitalizzazione della Catena Logistica”, la cui attuazione è assegnata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con un budget di 250 milioni di euro distribuiti tra Log-in Center (30 milioni), Porti ed Interporti (45 milioni) e Log-in Business (175 milioni), anche in recepimento del Regolamento Europeo 1056/2020 (eFTI). E’ prevista la realizzazione dei primi elementi informatici della PLN entro l’anno in corso. Diverse amministrazioni, incluse AdSP, Dogane, Capitanerie di Porto, sono coinvolte nel coordinare i flussi dati attraverso la PLN per analizzare e monitorare il trasporto merci a livello nazionale. Gli sforzi attuali sono concentrati nel raggiungere l’interoperabilità con almeno il 70% delle autorità portuali entro il 30 giugno 2024 (target M3C2-5).

A tal proposito, è stato emanato ad ottobre 2023 un apposito Avviso per le AdSP con la messa a disposizione di 1 milione di euro per ciascuna di esse, finalizzato all’aggiornamento dei PCS (Port Community System) o alla nuova realizzazione degli stessi, prevedendo la dimostrazione dell’interoperabilità richiesta dal target sopra richiamato. L’istruttoria si è conclusa e le relative risorse sono state assegnate con decreto ministeriale n.48 del 28 febbraio 2024. Da ultimo, in data 23 febbraio 2024, è stato pubblicato il bando per l’assegnazione di 10 milioni di euro destinati alla digitalizzazione degli interporti, il termine per la presentazione delle domande scade l’8 aprile 2024. Le risorse residuali sono destinate per il potenziamento del collegamento della Piattaforma Logistica Nazionale con i nodi logistici. Nel frattempo, sta procedendo il percorso per l’emanazione dei bandi per l’assegnazione di 175 milioni di euro destinati alle imprese di trasporto e di logistica.

IV.7. IL PROGRAMMA DI SVILUPPO DEI SISTEMI DI MOBILITA’ NELLE AREE URBANE

Lo sviluppo e il potenziamento di sistemi di mobilità sostenibili ed efficaci nell’ambito delle aree urbane del Paese costituisce un obiettivo di primaria importanza nell’ambito delle strategie nazionali.

Negli ultimi anni, il MIT ha istituito una procedura di valutazione standardizzata per l’accesso da parte delle città metropolitane ai finanziamenti dei Trasporti Rapidi di Massa (TRM), consistente in un’analisi *multicriteriale* (valutazione ex-ante) sulla base di regole prefissate, per le quali vengono verificate, oltre alla qualità progettuale, la redditività socio-economica e ambientale dell’opera, la maturità progettuale, la fattibilità tecnico-amministrativa dell’opera, la congruità economica, la giustificazione trasportistica, la sostenibilità finanziaria e gestionale. I progetti idonei al finanziamento sono stati elencati in graduatorie di ammissibilità per l’assegnazione delle risorse stanziare, anno dopo anno, nel capitolo dedicato al TRM della legge di bilancio; in particolare, nel 2021 i progetti risultati idonei sono stati finanziati dalle risorse provenienti dal *Next Generation EU*, rientranti nel PNRR (Componente M2C2 della missione M2 - risorse totali pari a 3.600 mln €). In

Appendice sono riportati, con *focus* relativo alle città metropolitane italiane, tutti gli investimenti finanziati negli ultimi anni applicando tale procedura.

A febbraio 2024 è stato pubblicato sul sito del MIT l'Avviso n. 3 per la presentazione di "istanze ai fini della programmazione degli interventi finanziabili dallo Stato in via ordinaria nel settore del Trasporto Rapido di Massa", che le Amministrazioni interessate potranno inoltrare entro la data del 31.10.2024. Le istanze saranno valutate ai sensi delle "Linee Guida Operative per la valutazione degli investimenti - settore Trasporto Rapido di Massa - TRM" e la graduatoria di ammissibilità costituirà il riferimento futuro per l'assegnazione delle risorse che si renderanno disponibili.

All'interno del TRM delle città metropolitane un ruolo fondamentale è svolto anche dai progetti di sviluppo delle ferrovie urbane e suburbane delle reti di RFI, che vengono finanziati tramite il Contratto di Programma e degli altri gestori (ferrovie ex-concesse), finanziati tramite Accordi di Programma con le Regioni; in Appendice sono riportate sia le risorse destinate dal Contratto di Programma RFI ai programmi di potenziamento delle reti ferroviarie nelle città metropolitane, sia le Tabelle con i finanziamenti degli investimenti sulle ferrovie ex-concesse.

Un'ulteriore linea di azione portata avanti dal MIT negli ultimi anni per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, aumentandone la regolarità d'esercizio e il comfort degli utenti, e nello stesso contribuendo al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane, è costituita dal programma nazionale di rinnovo delle flotte dei mezzi. Per tali finalità sono stati attivati numerosi stanziamenti statali ed europei:

- il Piano Nazionale Strategico per la Mobilità sostenibile ha finanziato 3.885 milioni di euro nel periodo dal 2019 al 2033, già ripartiti, per acquisto di autobus a trazione innovativa e sostenibile;
- il Fondo Sviluppo e Coesione 2014- 2020 e ulteriori DM di ripartizione di risorse statali hanno finanziato 1.140 milioni di euro fino al 2033 per il rinnovo del parco autobus con mezzi a trazione innovativa e sostenibile;
- il PNRR ha previsto 1.915 milioni di euro (componente M2C2 del Piano) per acquisto entro il 2026 di autobus elettrici o ibridi e delle relative infrastrutture di supporto, per le aree urbane;
- il Piano nazionale complementare al PNRR ha finanziato ulteriori 600 milioni di euro per acquisto entro il 2026 di autobus ad alimentazione a metano, elettrica o ad idrogeno e delle relative infrastrutture di supporto, adibiti al trasporto pubblico extraurbano e suburbano;

Infine, negli ultimi anni è stato finanziato anche il rinnovo dei treni adibiti al trasporto pubblico locale regionale e metropolitano, per un totale di 1.750 milioni di euro stanziati con DM di ripartizione di risorse statali e Fondo Sviluppo e Coesione, a cui vanno ad aggiungersi ulteriori 500 milioni di euro a valere su risorse del PNRR (componente M2C2 del Piano); la rimodulazione del Pnrr, nell'ambito del Capitolo RePower EU, ha previsto un ulteriore miliardo di euro per il finanziamento di nuovo materiale rotabile ferroviario.

IV.8. GIOCHI OLIMPICI E PARALIMPICI INVERNALI “MILANO CORTINA 2026”

Durante la 134^a sessione del Comitato Olimpico Internazionale (CIO) a Losanna, Svizzera, il 24 giugno 2019, è stata presa la decisione di designare le città di Milano e Cortina d'Ampezzo congiuntamente per ospitare i XXV Giochi olimpici invernali e i XIV Giochi paraolimpici invernali del 2026: le due città italiane hanno sconfitto la candidatura di Stoccolma-Åre in Svezia.

L'assegnazione delle Olimpiadi invernali del 2026 a Milano-Cortina segna il ritorno dell'Italia come sede di Giochi Olimpici invernali, dopo gli eventi di Torino nel 2006. Questa scelta riflette l'importanza e l'interesse internazionale per gli eventi sportivi invernali, nonché l'impegno dell'Italia nell'organizzazione di eventi di questa portata. In conseguenza di ciò, la realizzazione delle infrastrutture, sportive e non, necessarie per l'effettuazione dei Giochi olimpici è un obiettivo prioritario del MIT e del Governo, come testimoniano anche gli ingenti finanziamenti messi a disposizione dello Stato per tale evento.

I Giochi rivestono straordinario rilievo internazionale, coinvolgendo il Comitato Olimpico Internazionale, il Comitato Internazionale Paraolimpico, i Comitati Olimpici delle Nazioni partecipanti e un elevatissimo numero di atleti, tecnici, spettatori e turisti. Inoltre, rappresentano l'occasione per avviare e realizzare un Piano d'azione straordinario, nei territori interessati della Lombardia, del Veneto e delle Province autonome di Bolzano e Trento, volto a migliorare la mobilità e l'accessibilità alle infrastrutture stradali e ferroviarie nel rispetto della sostenibilità ambientale, finanziaria e sociale. Le Olimpiadi, in altri termini, oltre ad essere un evento sportivo di grande valore e alto impatto socioeconomico, si caratterizzeranno per l'importante investimento pubblico in infrastrutture per il Paese i cui obiettivi e la cui eredità va ben oltre il 2026.

Con il Decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16 convertito con modificazioni dalla Legge 8 maggio 2020, n. 31, è stata definita la governance per la realizzazione degli interventi di adeguamento/realizzazione degli impianti sportivi e delle infrastrutture stradali e ferroviarie presenti nei territori interessati dagli eventi sportivi legati, per l'attuazione delle competizioni e per la sostenibilità futura degli impianti realizzati. In particolare:

1. è stato istituito, presso il Comitato Olimpico Nazionale Italiano (CONI), il Consiglio Olimpico Congiunto Milano Cortina 2026 con funzioni di indirizzo generale sull'attuazione del programma di realizzazione dei Giochi e con il compito di assicurare il confronto tra le istituzioni coinvolte, in ordine alle principali questioni organizzative;

2. alla Fondazione “Milano-Cortina 2026”, costituita in data 9 dicembre 2019, è stato riconosciuto il ruolo di Comitato organizzatore, col compito di gestire, organizzare, promuovere e comunicare gli eventi sportivi relativi ai Giochi, tenuto conto degli indirizzi generali del Consiglio Olimpico Congiunto, in conformità agli impegni assunti dall'Italia in sede internazionale, nel rispetto della Carta Olimpica;

3. è stato istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri - Ufficio per lo Sport, un comitato denominato "Forum per la sostenibilità dell'eredità olimpica e paralimpica", quale organismo volto a tutelare l'eredità olimpica e a promuovere iniziative utili a valutare l'utilizzo a lungo termine delle infrastrutture realizzate

per i Giochi, nonché il perdurare dei benefici sociali, economici e ambientali sui territori, anche con riferimento alle esigenze della pratica sportiva e motoria da parte dei soggetti disabili e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;

4. è stata costituita il 22 novembre 2021 la Società "Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026" S.p.A., partecipata dal Ministero dell'economia e delle finanze e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella misura del 35% ciascuno, dalla Regione Lombardia e dalla Regione Veneto nella misura del 10% ciascuna, dalle Province autonome di Trento e di Bolzano nella misura del 5% ciascuna, e sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, d'intesa con le Regioni Lombardia e Veneto e le Province autonome di Trento e di Bolzano, esercita il controllo analogo congiunto. La società, in coerenza con le indicazioni del Comitato Olimpico Congiunto e del Comitato organizzatore relativamente alla predisposizione del piano degli interventi, ha il compito di svolgere tutte le attività di realizzazione, quale centrale di committenza e stazione appaltante, anche stipulando convenzioni con altre amministrazioni aggiudicatrici, delle opere connesse allo svolgimento dei XXV Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali del 2026.

Il Piano complessivo delle opere da realizzare in funzione dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano-Cortina 2026 è stato approvato con DPCM 8 settembre 2023 e prevede n. 111 interventi, di cui al 31.12.2023 risultano avviati 13, per ognuno dei quali sono indicati il codice univoco di progetto (CUP), il costo, il soggetto attuatore, le fonti finanziarie e le relative coperture. Tali interventi sono individuati nei due seguenti allegati:

- allegato 1 (n. 108 interventi) - opere di natura sportiva ed infrastrutturale con totale copertura finanziaria alla data di adozione del decreto;
- allegato 2 (n. 3 interventi) - opere infrastrutturali aventi parziale copertura finanziaria.

Il valore complessivo dei n. 111 investimenti ammonta ad € 3.604.551.584,00 (€ 413.636.531,66 ancora da finanziare) di cui il 22,59% è costituito da n. 58 impianti sportivi, mentre il restante 77,41% è rappresentato da n. 53 interventi infrastrutturali.

Relativamente agli aspetti di natura finanziaria, l'intero Piano degli Interventi è finanziato da n. 27 fonti di finanziamento differenti. In particolare, un miliardo di euro (50 milioni nel 2020, 180 milioni 2021, 190 milioni dal 2022 al 2025 e 10 milioni nel 2026) è stato stanziato con l'articolo 1, comma 18, della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 al fine della manutenzione straordinaria/nuova realizzazione di infrastrutture presenti nei territori interessati dall'evento olimpico con l'obiettivo esplicito di migliorarne la capacità e la fruibilità. Inoltre, con il Decreto ministeriale 7 dicembre 2020, oltre a ripartire le citate risorse, è stato dato atto che vi erano ulteriori disponibilità per 329 milioni di euro. Ulteriori ingenti risorse sono poi state stanziate dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178, dalla Delibera Cipess 27 luglio 2021, n. 44, dalla legge 30 dicembre 2021, n. 234 e dalla legge 29 dicembre 2022, n. 197.

Lo stanziamento complessivo per i Giochi olimpici è destinato, per un importo pari ad € 818.393.519,93, all'adeguamento o alla realizzazione di impianti sportivi o di opere di edilizia funzionali all'effettuazione delle manifestazioni sportive, mentre, per un importo pari ad € 2.372.341.532,35, alla realizzazione di infrastrutture stradali o ferroviarie: a tale riguardo, si segnala che per completare

quest'ultima tipologia di interventi, così come previsti dal DPCM 8 settembre 2023, è necessario reperire ulteriori risorse pari ad € 413.816.531,66.

La ripartizione della provenienza dell'intero complesso di risorse è la seguente:

- Stato: € 2.585.900.000,01 pari al 71,74%;
- Enti locali: € 269.790.268,27 pari al 7,48%;
- altri Enti pubblici: € 13.105.000,00 pari allo 0,36%;
- CdP Anas e RFI: € 191.567.684,00 pari al 5,31%;
- Privati: € 130.372.100,00 pari al 3,62%;
- ulteriori necessità finanziarie: € 413.816.531,66 pari all'11,48%.

Le localizzazioni degli investimenti ricadono in n. 4 territori principali di cui si riporta di seguito la ripartizione in termini di volume economico:

- regione Lombardia: 43,12%;
- regione Veneto: 38,16 %;
- provincia autonoma di Trento: 10,60%;
- provincia autonoma di Bolzano: 8,05%.

Nelle due seguenti tabelle sono riportati l'elenco di dettaglio degli interventi stradali e di quelli ferroviari inseriti nel DPCM 8 settembre 2023, con l'indicazione del costo di ciascuno e della data presunta di fine lavori.

TABELLA IV.8.1: OLIMPIADI INVERNALI MILANO CORTINA 2026. LE INFRASTRUTTURE STRADALI

Codice	Area	Cluster	Venue	Descrizione intervento	Costo (migliaia di €)	Data fine lavori
C01.0	Dolomitica - Bolzano	Anterselva	SP44	Demolizione e ricostruzione ponte 44/14 al km 11+655	3.771,00 €	16/04/2025
C02.0	Dolomitica - Bolzano	Anterselva	SS49 - SP44	Incrocio ed accesso ad Anterselva	19.151,30 €	30/07/2026
C03.0	Dolomitica - Bolzano	Bolzano	SS49 - SP44	Tratti di ampliamento con terza corsia alternata	16.292,50 €	31/07/2026
C04.0	Dolomitica - Bolzano	Dobbiaco	SS49	Circonvallazione di Dobbiaco	35.182,50 €	01/11/2026
C05.0	Dolomitica - Bolzano	Perca	SS12	Circonvallazione di Perca	134.449,80 €	05/07/2026
C07.0	Dolomitica - Bolzano	Valbadia	SP37	Collegamento Valbadia - Cortina (Tratta PA Bolzano) - II lotto	6.318,90 €	30/06/2026
C08.0	Dolomitica - Bolzano	Valbadia	SP37	Collegamento Valbadia - Cortina (Tratta PA Bolzano) - I lotto	4.280,10 €	10/11/2025
C09.1	Dolomitica - Trento	Bedollo	SP102	Interconnessione tra SP81 e SP71 - lotto 1	12.957,50 €	21/10/2025
C09.2	Dolomitica - Trento	Bedollo	SP102	Interconnessione tra SP81 e SP71 - lotto 2	1.451,20 €	16/04/2025
C09.3	Dolomitica - Trento	Bedollo	SP102	Interconnessione tra SP81 e SP71 - lotto 3	1.378,70 €	21/08/2024
C09.4	Dolomitica - Trento	Bedollo	SP102	Interconnessione tra SP81 e SP71 - lotto 4	4.405,60 €	22/11/2025
C09.5	Dolomitica - Trento	Bedollo	SP102	Interconnessione tra SP81 e SP71 - lotto 5	1.808,90 €	30/11/2024
C09.6	Dolomitica - Trento	Bedollo	SP102	Interconnessione tra SP81 e SP71 - lotto 6	4.198,20 €	22/11/2026

C11.3	Dolomitica - Trento	Fiemme - Fassa	Fiemme Fassa	Bus Rapid Transit: adeguamento sezione stradale	76.763,18 €	31/12/2025
C15.0	Dolomitica - Veneto	Cortina	SS51	Variante di Longarone	395.928,98 €	08/06/2027
C16.0	Dolomitica - Veneto	Cortina	SS51	Variante di Cortina - lotto 0: Sistemazione Lungo Boite (Sistemazione del Corpo Stradale, Raddoppio del Ponte Corona, Riqualificazione Via Cesare Battisti)	29.138,10 €	01/06/2025
C16.1	Dolomitica - Veneto	Cortina	SS51	Variante di Cortina - Lotto 1 Bretella di penetrazione a SUD di Cortina	51.861,90 €	25/08/2026
C16.2	Dolomitica - Veneto	Cortina	SS51	Variante di Cortina - Lotto 2 Canne stradali gallerie e opera di difesa della SS51 a NORD di Cortina	483.207,80 €	09/08/2030
C19.0	Lombardia	Abbadia Lariana	SS36	Completamento percorso ciclabile "Abbadia Lariana"	31.955,20 €	30/03/2026
C20.0	Lombardia	Busto Arsizio	SS336	Riqualificazione Busto Arsizio/Gallarate/Cardano	56.090,50 €	26/10/2028
C21.0	Lombardia	Castione Andevenno	SS38	Nodo di Castione Andevenno noto come "svincolo di Sassella"	21.411,80 €	22/01/2026
C22.0	Lombardia	Dervio	SS36	Potenziamento svincolo località Dervio	48.502,20 €	03/08/2026
C23.0	Lombardia	Giussano	SS36	Messa in sicurezza tratta Giussano - Civate	74.386,00 €	20/12/2025
C24.0	Lombardia	Lecco	SS36	Adeguamento a tre corsie del ponte Manzoni - Lecco	35.629,10 €	30/01/2026
C27.0	Lombardia	Monte Piazzo	SS36	Consolidamento galleria "Monte Piazzo"	55.293,50 €	04/01/2026
C28.0	Lombardia	Piantedo	SS38	Allargamento tratti saltuari dal km 18+200 al km 68+300	23.570,10 €	06/12/2025
C29.0	Lombardia	Piona	SS36	Potenziamento svincolo località Piona	8.229,10 €	10/04/2026
C30.1	Lombardia	Ponte del Tonale	SS42	Realizzazione di una galleria artificiale e viabilità accessoria - lotto 1 Case Sparse presso il Passo del Tonale	16.329,00 €	26/05/2027
C30.2	Lombardia	Ponte di Legno	SS42	Realizzazione di una galleria artificiale - lotto 2 Cida di Ponte di Legno	62.640,20 €	23/10/2027
C31.0	Lombardia	Sondrio	SS38	Tangenziale sud di Sondrio	52.800,00 €	07/05/2026
C33.1	Lombardia	Trescore Entratico	SS42	Variante Trescore Entratico - lotto 1	42.848,50 €	03/03/2027
C33.2	Lombardia	Trescore Entratico	SS42	Variante Trescore Entratico - lotto 2	143.441,90 €	20/11/2028
C34.0	Lombardia	Vercurago	SP639 - SS639	Variante di Vercurago	253.289,60 €	10/11/2030
					2.208.962,87	
					€	

TABELLA IV.8.2: OLIMPIADI INVERNALI MILANO CORTINA 2026. LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

Codice	Area	Cluster	Venue	Descrizione intervento	Costo (migliaia di €)	Data fine lavori
C06.0	Dolomitica - Bolzano	San Candido	Incrocio SS59 SS52	Eliminazione passaggio a livello con sottopasso ferroviario - San Candido	15.716,30 €	03/04/2026
C12.0	Dolomitica - Trento	Trento	Trento	Linea ferroviaria Trento - Bassano	65.842,40 €	31/12/2025
C13.0	Dolomitica - Trento	Trento	Trento	Stazione ferroviaria di Trento - Adeguamento infrastrutturale	30.105,20 €	27/12/2025
C14.0	Dolomitica - Veneto	Cortina	Linea Ferroviaria Venezia Calalzo	Stazione di Longarone - Miglioramento accessibilità e velocizzazione itinerari	13.201,40 €	31/12/2025
C17.0	Dolomitica - Veneto	Cortina	Linea Ferroviaria Venezia Calalzo	PRG di Ponte delle Alpi	17.341,90 €	31/12/2025
C18.1	Dolomitica - Veneto	Cortina	Piano Stazioni Olimpiche	Rinnovo stazioni costruzione parcheggi di scambio - lotto 1: Stazione di Belluno	23.045,10 €	16/10/2025
C18.2	Dolomitica - Veneto	Cortina	Piano Stazioni Olimpiche	Rinnovo stazioni costruzione parcheggi di scambio - lotto 2: Stazione di Feltre	3.273,00 €	27/10/2025
C25.0	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Interventi puntuali potenziamento - PRG sedi di incrocio	33.672,10 €	31/10/2025
C26.1	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Soppressione passaggi a livello insistenti su SS38	13.905,50 €	21/12/2025
C26.2	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Nodo di Castione Andevenno noto come "svincolo di Sassella"	17.257,50 €	30/12/2025
C26.3	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Potenziamento svincolo località Dervio	4.476,30 €	06/12/2025
C26.4	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Messa in sicurezza tratta Giussano - Civate	5.146,40 €	22/09/2025
C26.5	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Adeguamento a tre corsie del ponte Manzoni - Lecco	8.672,10 €	30/01/2026
C26.6	Lombardia	Milano Tirano	Linea Ferroviaria Milano Tirano	Consolidamento galleria "Monte Piazze"	16.542,20 €	30/01/2026
C32.0	Lombardia	Stazione Malpensa	Sede T2 MXP	Collegamento alla rete ferroviaria nazionale	257.553,700 €	05/07/2025
					525.751,10 €	

IV.9. SMART ROAD E SUE APPLICAZIONI

Il Decreto Ministeriale (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) n. 70 del 2018 ha disciplinato lo sviluppo delle Smart Road in Italia, dettando le regole per la sperimentazione dei veicoli a guida autonoma e creando l'Osservatorio per le Smart Road e i veicoli autonomi e connessi.

Nel Decreto si forniscono le specifiche “funzionali” (indipendenti dalle tecnologie) delle smart Road, è definito l'ambito di applicazione (rete stradale “TEN-T, Core e Comprehensive nonché, progressivamente, tutte le infrastrutture appartenenti al primo livello dello SNIT) e si impone che le specifiche vengano applicate in ogni intervento di nuova realizzazione o potenziamento o rinnovo e, con scadenze diverse (2025 e 2030) su tutte le infrastrutture e che vengano considerate nel rinnovo delle concessioni autostradali, con l'impegno del MIT a “vigilare” sull'applicazione delle specifiche e a “qualificare” le Smart Road. Obiettivo dello sviluppo delle Smart Road è anche quello di accompagnare il previsto sviluppo delle auto verso l'implementazione della guida assistita e autonoma, con importanti vantaggi in termini di aumento della sicurezza.

La CE ha dato un forte supporto negli anni alla ricerca e allo sviluppo delle Smart Road (iniziativa C-Roads) di cui hanno beneficiato i gestori e le aziende italiane, testando prototipi di Smart Road avanzate in diversi campi, sia autostradali che urbani. I test hanno confermato le caratteristiche positive, i benefici delle Smart Road e la maturità delle tecnologie; hanno anche prodotto un consenso sulle “best practices”.

Nel 2023 la CE ha aggiornato la direttiva quadro (cosiddetta Direttiva ITS) mettendo in priorità i servizi legati alla connettività tra veicoli e tra veicoli e infrastruttura (i servizi C-ITS già contenuti nel DM70); di conseguenza ha aggiornato il regolamento sulla condivisione obbligatoria dei dati relativi al traffico (Regolamento n. 490/2024).

Nell'ultimo anno, nell'ambito del quadro delle iniziative legate al PNRR è nato il CN.MOST (Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile), dotato di risorse e capacità per contribuire attivamente al processo verso le Smart Road e per concretizzare, in tempi ragionevoli, la trasformazione digitale delle strade (come indicata dal DM 70/2018), rendendo il più possibile “universale” la trasformazione con l'inclusione, ad esempio, anche delle strade regionali e degli ambiti urbani.

Nella proposta del CN-MOST si andrebbe a costituire un ecosistema nazionale per i servizi C-ITS capace di mettere a sistema le realizzazioni locali (a partire da quelle esistenti e da quelle che saranno realizzate in base al DM 70/2018) per lanciare servizi “nazionali”, includendo le strade oggi non contemplate dal DM suddetto. Sarebbe anche necessario aggiornare ed estendere tale DM, in accordo e collaborazione con gli stakeholder, tenendo conto dell'esperienza maturata per mitigare le barriere, approfondendo le aree meritevoli di maggiori attenzioni e realizzando la documentazione operativa (quali “linee guida per la realizzazione”, “best practices”, “checklist per l'analisi di congruenza Smart Road”....), per fornire il necessario supporto ai gestori.

IV.10. IL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA: PROGRAMMI DI SVILUPPO E SCENARI FUTURI

Il MIT, nell'ambito delle proprie specifiche competenze e funzioni in materia di "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste", espletate dal Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, risponde alle sfide del presente e del futuro mediante il consolidamento di un'azione di riforma strategica volta a rafforzare la sicurezza e promuovere la sostenibilità delle attività marittime nazionali, implementando soluzioni tecnologiche innovative e sostenibili per minimizzare i rischi di incidenti in mare e le conseguenti perdite umane.

Il MIT si propone di affinare l'efficienza dei processi sottesi alla predisposizione della normativa tecnica di settore nell'ambito della sicurezza della navigazione, favorendo lo sviluppo di linee guida sostanziali per l'implementazione delle disposizioni legislative di livello internazionale e nazionale. Parallelamente, si prevede un rafforzamento organizzativo delle strutture preposte alla gestione della sicurezza delle navi, includendo il supporto di competenze specialistiche volte a innovare e garantire la conformità della flotta di bandiera con gli standard di sicurezza più elevati.

Tale azione, volta a consolidare la posizione di leadership dell'Italia nel settore marittimo globale, passa per un'articolata serie di iniziative che il MIT assume, attraverso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, principalmente finalizzate:

- al rafforzamento organizzativo delle strutture preposte alla gestione della sicurezza delle navi, anche con il supporto di competenze specialistiche volte ad innovare e garantire la conformità della flotta di bandiera agli standard di sicurezza più elevati;
- all'intensificazione delle sinergie con i principali attori del settore marittimo nazionale ed internazionale, operando in stretta collaborazione con l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA) e con i diversi sottocomitati e comitati dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO).

Ulteriormente, l'aggiornamento dei sistemi VTS (Vessel Traffic Service) e VTMS, di cui al D.Lgs.196/2005 e dei relativi assetti tecnologici e infrastrutturali, finalizzato al completo allineamento alle più recenti normative dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) e dell'Organizzazione Internazionale IALA, oltreché dall'Unione Europea, costituisce un passaggio fondamentale nella transizione del settore marittimo verso un'era digitalizzata ed un efficiente sistema informativo per il monitoraggio del traffico marittimo dell'UE.

Tra i sistemi informativi marittimi da ottimizzare, cruciale diviene anche il rafforzamento ed aggiornamento del sistema GMDSS (Global Maritime Distress Safety System), fondamentale per assicurare che le comunicazioni di emergenza marittima vengano trasmesse efficacemente, rapidamente e in modo univoco.

L'Italia affronta la complessa sfida di bilanciare la sicurezza della navigazione, la gestione responsabile delle Zone di Protezione Ecologica (ZPE) e della Zona Economica Esclusiva (ZEE) con la tutela dell'ambiente marino, come parti di un unico impegno olistico verso la sostenibilità marittima. La strategia nazionale abbraccia un approccio integrato, che vede il rafforzamento e l'ammodernamento della componente aereo-navale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia

Costiera come elemento chiave per rispondere efficacemente a queste esigenze convergenti. Il programma di ammodernamento previsto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si propone di dotare la Guardia Costiera di nuove unità navali ed aeree equipaggiate con tecnologie avanzate. Queste rinnovate risorse saranno cruciali per garantire una sicurezza marittima ottimale, attraverso un monitoraggio più efficace e interventi tempestivi.

L'ampio ventaglio di attività svolte evidenzia l'importanza di un rafforzamento sia in termini quantitativi che qualitativi delle risorse umane all'interno del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera. Questo adeguamento rappresenta l'elemento chiave del programma mirato al miglioramento degli standard operativi del Corpo rivolto all'incremento dei livelli di efficienza ed efficacia dell'organizzazione. Tale necessità è strettamente legata all'aumento dei carichi di lavoro, risultante non solo dalle nuove competenze assegnate al Corpo in vari ambiti, ma anche dall'evoluzione dell'intero complesso delle missioni istituzionali affidate agli uffici marittimi per il compimento delle funzioni delegate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

V. CONCLUSIONI

Con l'Allegato infrastrutture al DEF 2024 si riavvia il processo di ricognizione e programmazione degli investimenti di interesse nazionale, a partire dalle nuove linee di indirizzo, coerenti con quelle di derivazione europea.

Il documento, infatti:

- declina la metodologia di individuazione delle infrastrutture strategiche, la cui realizzazione riveste carattere di urgenza e di preminente interesse nazionale ai fini della modernizzazione e dello sviluppo del Paese, secondo quanto previsto dall'articolo 39 del D.Lgs 36/2023, "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici";

- descrive il contesto di riferimento relativo ai sistemi infrastrutturali dell'edilizia pubblica, delle opere idriche, dei trasporti e della logistica, illustrando i piani generali che guidano le programmazioni settoriali;

- individua i *focus strategici* come specifici programmi di investimento di particolare rilevanza, già in corso di esecuzione.

Nell'appendice seguente, inoltre, è riportata una ricognizione dei principali investimenti del MIT in corso e programmati, con la quantificazione delle risorse finanziarie a disposizione e degli ulteriori fabbisogni stimati.

I dati relativi allo stato di avanzamento dei singoli investimenti, classificati per CUP (codice unico di progetto), sono rilevabili dalla Banca Dati delle Amministrazioni Pubbliche (BDAP), che assicura il Monitoraggio delle Opere Pubbliche (MOP). In particolare, per gli investimenti e le riforme inserite nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il sistema unico di monitoraggio ufficiale è invece quello sviluppato e reso disponibile dalla Ragioneria Generale dello Stato secondo l'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020 n. 178 e denominato "ReGiS", interoperabile con BDAP e con le altre banche dati di rilevanza nazionale.

APPENDICE: LA RICOGNIZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A.I.1 I PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA

Il Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell’Abitare

Nel periodo 2021-2026, l’Italia si è assunta l’impegno di realizzare, per l’accesso ai fondi del PNRR, un numero significativo di unità abitative e spazi pubblici: entro il 31 marzo 2026 gli interventi dovranno essere conclusi, andando a definire un rinnovato approccio al tema dell’abitare e andando a incrementare la quantità e la qualità dell’offerta di spazi per abitare.

In particolare, il primo Target che riguarda il PINQuA è più specifico sull’edilizia residenziale, di nuova costruzione o riqualificazione, e si prefigge di intervenire su almeno 10.000 unità abitative. Al momento, la somma di unità abitative coinvolte nelle Proposte Ordinarie e nei Progetti Pilota ad Alto Rendimento è pari a 13.497 unità abitative.

Il secondo Target che riguarda il PINQuA è relativo agli spazi pubblici: in particolare, esso si prefigge di intervenire su almeno 800.000 m2 di spazi pubblici, siano essi al chiuso o all’aperto. Al momento, la somma di spazi pubblici coinvolti nelle Proposte Ordinarie e nei Progetti Pilota ad Alto Rendimento è pari a 9.872.271 m2 di spazi pubblici.

TABELLA A.I.1.1: PROGETTI PILOTA AD ALTO RENDIMENTO					
N.	ID	ENTE BENEFICIARIO	FINANZIAMENTO (€)	UNITA' ABITATIVE (N)	SPAZI PUBBLICI (MQ)
1.	578	Comune di Messina	99.607.907,24	461	58.006
2.	549	Comune di Brescia	42.400.155,00	270	4.019
3.	94	Comune di Milano	99.998.363,00	175	124.344
4.	545	Comune di Bari	100.000.000,00	0	63.458
5.	580	Comune di Lamezia Terme	98.887.005,00	81	1.163.104
6.	543	Comune di Ascoli Piceno	75.087.854,00	77	57.253
7.	500	Comune di Genova	87.000.000,00	281	72.685
8.	510	Regione Lombardia	52.326.675,00	657	42.253
		TOTALE	655.307.959,24	2002	1.585.121

TABELLA A.I.1.2: PROPOSTE ORDINARIE					
N.	ID	ENTE BENEFICIARIO	FINANZIAMENTO (€)	UNITA' ABITATIVE (N)	SPAZI PUBBLICI (MQ)
9	3	Comune di Trapani	15.000.000,00	186	6.844
10	9	Comune di Verona	15.000.000,00	272	57.695
11	11	Regione Molise	15.000.000,00	0	345.577
12	13	Comune di Busto Arsizio	15.000.000,00	60	10.940
13	14	Comune di Altamura	14.658.754,00	10	13.067
14	16	Comune di Cuneo	14.999.998,00	54	65.480
15	27	Comune di Campobasso	15.000.000,00	252	161.343
16	28	Comune di Mantova	15.000.000,00	88	26.716
17	30	Comune di Roma	14.000.000,00	71	10.848
18	33	Comune di Forlì	12.700.000,00	30	64.175
19	37	Comune di Benevento	14.407.686,96	17	3.355
20	42	Comune di Cesena	11.913.671,09	24	9.427
21	46	Comune di Massa	14.869.506,00	8	4.778
22	47	Regione Toscana	14.943.109,22	35	56.488
23	50	Comune di Torino	13.730.322,00	40	56.083
24	57	Comune di Imperia	14.975.558,71	26	4.556
25	66	Comune di Oristano	14.999.997,00	133	113.750
26	69	Comune di Fermo	15.000.000,00	32	16.730
27	72	Città Metr. di Firenze	15.000.000,00	142	64.254
28	75	Comune di Perugia	14.999.984,89	40	29.252
29	77	Comune di Genova	15.000.000,00	21	8.135
30	88	Regione Puglia	15.000.000,00	62	23.300
31	90	Comune di Carpi	14.822.854,20	22	9.153
32	101	Città Metr. di Milano	15.000.000,00	42	16.555
33	102	Comune di Cuneo	11.100.000,00	33	31.252
34	103	Città Metr. di Milano	14.999.505,00	132	119.174
35	108	Comune di Genova	15.000.000,00	35	16.079
36	109	Comune di Olbia	12.400.000,00	61	123.083
37	118	Comune di Taranto	15.000.000,00	98	133.292
38	125	Comune di Modena	14.327.727,30	119	47.603
39	128	Comune di Cremona	15.000.000,00	24	27.045
40	131	Comune di Corigliano-Rossano	14.733.208,00	10	39.943
41	132	Città Metr. di Venezia	12.415.030,80	14	31.185
42	138	Comune di Aprilia	14.904.605,32	89	248.755

43	147	Regione Puglia	15.000.000,00	30	25.100
44	162	Regione Liguria	14.842.200,00	42	24.412
45	163	Comune di Torino	14.488.203,00	30	55.883
46	164	Comune di Torino	15.000.000,00	79	117.963
47	165	Regione Liguria	14.986.096,00	40	54.196
48	170	Comune di Parma	15.000.000,00	156	28.413
49	171	Comune di Trieste	14.883.600,68	64	8.667
50	172	Comune di Andria	15.000.000,00	71	47.233
51	177	Regione Abruzzo	15.000.000,00	0	389.838
52	191	Comune di Udine	15.000.000,00	73	5.400
53	192	Comune di Chieti	15.000.000,00	15	21.172
54	194	Comune di Potenza	15.000.000,00	66	19.000
55	196	Città Metr. di Firenze	15.000.000,00	29	40.115
56	203	Comune di Quartu Sant'Elena	14.343.341,92	75	46.595
57	212	Comune di Varese	14.996.538,00	36	18.647
58	213	Comune di Lecce	15.000.000,00	66	33.667
59	216	Comune di Reggio nell'Emilia	15.000.000,00	0	12.715
60	218	Comune di Piacenza	6.900.000,00	14	18.385
61	219	Città Metr. di Torino	14.592.620,58	94	10.839
62	220	Città Metr. di Torino	14.384.000,00	139	82.236
63	222	Comune di Monza	13.161.301,19	180	20.258
64	226	Comune di Castellammare di Stabia	15.000.000,00	272	41.520
65	228	Comune di Trapani	15.000.000,00	80	30.654
66	231	Comune di Livorno	14.960.043,48	171	24.871
67	238	Comune di Messina	14.234.601,30	96	6.066
68	247	Regione Toscana	14.928.392,00	100	25.033
69	249	Comune di Pordenone	15.000.000,00	12	11.035
70	260	Comune di Sondrio	15.000.000,00	47	12.381
71	263	Città Metr. di Bologna	15.000.000,00	93	26.426
72	264	Città Metr. di Bologna	14.955.053,09	51	39.258
73	265	Città Metr. di Bologna	14.964.576,00	75	99.943
74	266	Comune di Piacenza	11.000.000,00	143	2.400
75	267	Comune di Varese	14.674.132,65	30	66.069
76	273	Comune di Aosta	14.957.988,09	72	50.100
77	275	Regione Campania	15.000.000,00	152	12.677
78	276	Comune di Trani	15.000.000,00	42	42.968
79	277	Comune di Trani	15.000.000,00	65	9.889
80	279	Comune di Napoli	15.000.000,00	46	16.017

81	282	Comune di Padova	15.000.000,00	151	37.755
82	289	Comune di Treviso	15.000.000,00	59	32.945
83	290	Comune di Catania	14.642.152,04	64	19.609
84	292	Comune di Foggia	15.000.000,00	68	31.062
85	299	Comune di Altamura	13.637.011,00	19	12.180
86	300	Comune di Altamura	11.379.673,77	5	7.079
87	301	Regione Toscana	14.987.184,68	99	20.595
88	304	Comune di Bergamo	7.728.036,80	15	4.501
89	306	Regione Campania	15.000.000,00	228	58.840
90	308	Comune di Ascoli Piceno	14.952.550,00	51	183.673
91	309	Comune di Verona	15.000.000,00	20	209.750
92	316	Comune di Caserta	14.525.359,85	0	123.779
93	318	Comune di Milano	15.000.000,00	120	17.464
94	322	Comune di Andria	15.000.000,00	98	46.228
95	323	Comune di Andria	15.000.000,00	68	49.365
96	325	Comune di Roma	11.000.000,00	54	4.150
97	329	Comune di Vercelli	11.000.000,00	54	26.572
98	331	Comune di Bari	15.000.000,00	546	90.872
99	332	Comune di Bari	15.000.000,00	68	56.160
100	333	Comune di Roma	15.000.000,00	436	22.842
101	338	Regione Umbria	13.998.874,21	24	2.692
102	341	Comune di Rieti	14.687.970,84	24	32.624
103	344	Regione Marche	14.834.459,71	32	99.160
104	345	Comune di Novara	15.000.000,00	24	26.865
105	346	Comune di Novara	15.000.000,00	44	15.715
106	347	Comune di Novara	8.500.000,00	24	22.276
107	358	Regione Veneto	15.000.000,00	150	13.440
108	359	Regione Veneto	11.830.000,00	7	1.960
109	361	Comune di Taranto	15.000.000,00	88	7.781
110	363	Comune di Milano	15.000.000,00	141	35.372
111	365	Comune di Messina	14.752.272,75	140	7.910
112	367	Comune di Grosseto	15.000.000,01	20	49.281
113	368	Comune di Macerata	14.994.436,00	20	46.934
114	373	Comune dell'Aquila	6.590.000,00	0	7.100
115	374	Comune di Alessandria	14.520.000,00	0	7.236
116	378	Comune di Livorno	12.944.405,26	18	7.395
117	389	Comune di Latina	15.000.000,00	607	139.261
118	399	Comune di Reggio Calabria	14.998.599,50	80	43.900

119	407	Regione Umbria	14.999.999,99	39	41.077
120	410	Regione Lombardia	14.505.000,80	232	12.126
121	411	Comune di Brindisi	14.599.600,00	0	23.630
122	413	Comune di Ferrara	15.000.000,00	53	52.617
123	418	Comune di Pomezia	14.811.883,30	94	42.700
124	424	Comune di Rieti	1.725.000,00	13	1.480
125	427	Comune di Pesaro	14.883.256,00	19	335
126	428	Regione Lazio	14.605.927,56	14	7.812
127	429	Comune di Perugia	14.848.772,71	89	88.714
128	433	Regione Campania	15.000.000,00	121	47.323
129	435	Regione Marche	15.000.000,00	55	80.359
130	436	Regione Liguria	14.999.985,83	60	16.841
131	442	Comune di Pomezia	14.983.924,62	18	22.653
132	449	Comune di Pisa	14.563.795,00	113	21.216
133	450	Comune di Pisa	14.997.999,00	108	18.835
134	462	Regione Molise	15.000.000,00	0	226.823
135	463	Regione Molise	15.000.000,00	0	373.446
136	465	Comune di Sassari	14.784.800,50	30	14.379
137	470	Comune di Corigliano-Rossano	14.987.240,49	14	3.696
138	471	Regione Marche	14.924.152,00	85	25.822
139	473	Comune di Corigliano-Rossano	14.566.337,07	12	3.770
140	477	Comune di Bergamo	12.929.612,52	62	3.500
141	478	Comune di Reggio Calabria	14.998.599,50	72	112.825
142	479	Città Metr. di Roma	14.765.162,80	70	86.000
143	480	Comune di Napoli	15.000.000,00	77	11.000
144	481	Città Metr. di Bari	14.983.142,98	50	48.875
145	482	Comune di Afragola	15.000.000,00	440	82.755
146	483	Comune di Pesaro	14.975.172,98	38	1.007
147	484	Comune di Latina	12.300.000,00	67	20.570
148	485	Comune di Gela	14.996.193,58	0	129.550
149	486	Comune di Rovigo	14.999.705,90	30	4.530
150	488	Città Metr. di Bari	14.993.937,00	12	387.881
151	489	Città Metr. di Bari	14.939.922,54	63	60.527
152	490	Comune di Gela	14.996.205,63	0	51.850
153	493	Città Metr. di Roma	14.794.316,02	238	52.488
154	496	Comune di Reggio Calabria	15.000.000,00	0	48.100
155	530	Regione Abruzzo	15.000.000,00	0	290.549
156	532	Comune di Viterbo	15.000.000,00	91	100.458

157	533	Regione Sicilia	12.392.367,94	36	79.688
158	535	Regione Abruzzo	15.000.000,00	28	323.051
159	581	Città Metr. di Roma	14.920.400,00	158	50.018
		TOTALE	2.160.429.607,15	11.495	8.287.150

È stato erogato l'acconto del 10% di anticipazione a tutti gli Enti beneficiari ed è in corso l'attività di verifica delle rendicontazioni per l'erogazione delle successive quote di finanziamento.

A seguito dell'avanzamento delle attività di monitoraggio del Ministero, si registra ad oggi che dei 963 CUP censiti (tenuto conto delle cancellazioni in corso) che costituiscono le Proposte finanziate, 678 CUP (pari a circa il 70% del totale) hanno concluso con aggiudicazione le relative procedure di affidamento, 56 CUP (6%) sono in corso di aggiudicazione e i restanti 229 CUP (24%) mostrano degli elementi di criticità (cfr. Figura 1).

FIGURA A.1.1: PERCENTUALE DI CUP PER LIVELLO DI ATTUAZIONE



Fonte: Elaborazione Udm MIT su dati ReGiS e attività di monitoraggio.

Rispetto alla media dei CUP che hanno concluso le procedure di aggiudicazione, si riscontra una maggiore percentuale tra quelli che appartengono alla classe 400 - 1.100 mila euro (73%) e soprattutto quelli della classe 1.100 mila-2.600 mila (91%). Inoltre, la percentuale di CUP aggiudicati nelle proposte pilota è sempre maggiore a quelle ordinarie per tutte le classi dimensionali considerate (cfr. Tabella 1).

TABELLA A.1.3: PERCENTUALE DI CUP LE CUI PROCEDURE DI AGGIUDICAZIONE SONO STATE CONCLUSE PER CLASSE DIMENSIONALE E TIPOLOGIA

Classe dimensionale CUP	% Interventi con gare aggiudicate nella classe	Ordinarie	Pilota
Fino a 400.000	61%	60%	100%
Da 400.000 a 1.100.000	73%	73%	86%
Da 1.100.000 a 2.600.000	91%	71%	100%
Maggiore di 2.600.000	67%	72%	92%

Fonte: Elaborazione Udm MIT su dati ReGIS e attività di monitoraggio.

Ai CUP aggiudicati, corrispondono progettualità che dovrebbero garantire la realizzazione di circa 10.500 alloggi di edilizia sociale, in linea con il target europeo che ne prevede almeno 10.000.

Il Programma ERP Sicuro Verde Sociale

Con il Decreto direttoriale n. 52 del 30 marzo 2022, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Dipartimento Casa Italia, ha provveduto all'approvazione del Piano degli interventi predisposti dalle Regioni e dalle Province autonome, contenente gli interventi ammessi a finanziamento, come riportati nella tabella seguente.

Premesso che l'erogazione del finanziamento complessivo alle Regioni e alle Province Autonome avverrà in quattro quote, di cui le prime tre con importo pari al 30% ciascuna e la quarta pari al 10% da erogare in fase di collaudo, al momento è stata già trasferita la prima quota pari a 600 milioni di euro.

Come da cronoprogramma procedurale allegato dal decreto MEF 15 luglio 2021, i lavori sarebbero dovuti iniziare entro il 30 giugno 2023.

Ad ottobre 2023 risultavano avviati lavori per 911 CUP su 989 ammessi a finanziamento.

L'articolo 4, comma 2, lett. b) del DPCM in argomento stabilisce che il MIT procede alla erogazione alle Regioni e alle Province autonome dell'ulteriore 30 del finanziamento assegnato ad avvenuto raggiungimento del 20% di tutti gli interventi ammessi a finanziamento.

Allo stato attuale, si è proceduto al trasferimento delle risorse solo per la Regione Abruzzo, avendo la stessa formulato richiesta e dichiarato l'avvenuto raggiungimento della percentuale prevista.

Per le restanti Regioni si è in attesa di ricevere la richiesta di trasferimento delle risorse spettanti ai sensi del sopracitato articolo 4.

TABELLA A.I.1.4: PROPOSTE DEL PROGRAMMA SICURO VERDE SOCIALE			
REGIONE/PROVINCIA AUTONOMA	FINANZIAMENTO (€)	INTERVENTI (N)	UNITA' ABITATIVE (N)
Abruzzo	85.427.077,28	61	1.914
Basilicata	2.703.657,43	56	56
Bolzano	252.937.245,29	100	2.309
Calabria	15.914.414,37	8	198
Campania	18.068.931,42	10	220
Emilia-Romagna	99.705.727,33	148	1.900
Friuli Venezia-Giulia	61.875.851,17	27	906
Lazio	35.341.909,56	21	694
Liguria	123.813.471,53	56	910
Lombardia	93.466.353,62	442	2.750
Marche	36.651.591,66	219	895
Molise	62.769.144,70	52	367
Piemonte	240.169.591,09	56	2.818
Puglia	46.564.058,52	59	406
Sardegna	14.027.261,25	21	117
Sicilia	295.555.121,25	54	3.563
Toscana	112.660.844,10	54	1.580
Trento	26.088.012,60	23	223
Umbria	97.724.075,93	49	931
Valle d'Aosta	233.347.336,34	150	3.933
Veneto	45.188.323,57	46	628
TOTALE	2.000.000.000,00	1.712	27.318

A.I.2 I PROGRAMMI PER LO SVILUPPO DEL SETTORE IDRICO

Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico

Ad oggi, per il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (ex Piano nazionale interventi nel settore idrico, sezione “*Invasi*” e sezione “*Acquedotti*”), con cinque diversi provvedimenti emanati fra il 2018 e il 2022 sono state finanziate opere per un totale di circa 2.200 mln €, includendo anche ulteriori 900 mln € di risorse aggiuntive del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nell’ambito della misura del PNRR M2C4-I4.1 “*Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell’approvvigionamento idrico*”, di cui si dirà più in dettaglio nella successiva sezione (Tabella A.I.2.1).

Pertanto, a fronte di una dotazione finanziaria complessiva di 2.467,21 mln € (risorse nazionali) + 900 mln € (PNRR), pari a 3.367,21 mln €, sono stati ad oggi impegnati circa 2,2 mld € con i provvedimenti sopra riportati. La differenza tra la dotazione finanziaria oggi disponibile e quanto impegnato riguarda risorse disponibili dal 2024 al 2033 e sarà utilizzata per il finanziamento di stralci attuativi del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico.

Il MIT, ad ulteriore supporto delle politiche già intraprese per lo sviluppo del settore idrico, ha ampliato la destinazione del fondo progettazione opere prioritarie per consentire il finanziamento della progettazione (a livello di PFTE) di

infrastrutture idriche di particolare rilevanza ed entità, anche per un futuro inserimento degli interventi progettati nel Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico, e aventi come soggetto attuatore soggetti che non riescono a provvedere con risorse autonome allo sviluppo della progettazione.

TABELLA A.I.2.1: PROVVEDIMENTI ADOTTATI PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE

Provvedimento	Sezione	Soggetto	Importo
Decreto interministeriale n. 526 del 5 dicembre 2018	-	MIT*	250 mln €
DPCM del 17 aprile 2019	ex Invasi	MIT**	260 mln €
DPCM del 1° agosto 2019	ex Acquedotti	ARERA***	80 mln €
DM n. 517 del 16 dicembre 2021	-	MIT****	708,5 mln € + 900 mln € (PNRR)
Totale			2.198,5 mln €

*Di concerto con MASAF; **di concerto con MEF, MIC, MASE, MASAF, sentita ARERA; ***proposta finale formulata dal MIT, sulla base delle indicazioni di ARERA, di concerto con MEF, MIC, MASE, MASAF; ****risorse a legislazione vigente programmate nell'ambito della misura PNRR M2C4-I4.1 + risorse aggiuntive PNRR.

Con il decreto ministeriale n. 259 del 29 agosto 2022, il MIT ha assegnato risorse per complessivi **18,8 mln €** alle sette Autorità di Bacino Distrettuale⁸ (Alpi Orientali, Padano, Appennino Settentrionale, Appennino Centrale, Appennino Meridionale, Sardegna e Sicilia). Le risorse sono destinate alla predisposizione di progetti di fattibilità tecnico ed economica di infrastrutture idriche di particolare rilevanza ed entità, coerenti con gli obiettivi del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. In totale sono stati individuati, sulla base delle modalità stabilite dal provvedimento, 21 progetti per complessivi **18,6 mln €** che riguardano il completamento o la nuova realizzazione di grandi dighe, interventi di interconnessione, opere di adduzione e trasporto dell'acqua.

Di seguito è riportato con maggiore dettaglio il quadro degli investimenti in infrastrutture idriche gestiti dal MIT nel corso degli ultimi anni, includendo anche gli ultimi provvedimenti sopra menzionati.

PNRR M2C4 - I4.1: Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico

La linea di investimento del PNRR **M2C4-I4.1- Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico** - prevede interventi su sistemi di approvvigionamento a scopo idropotabile e/o irriguo volti ad ottimizzare e completare infrastrutture idriche per la derivazione, l'accumulo e l'adduzione della risorsa, con l'obiettivo di incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici, migliorare la sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente e ridurre gli sprechi di risorsa. Le risorse assegnate per la linea d'investimento M2C4-I4.1 sono complessivamente pari a 2.000 mln €, di cui 900 mln

⁸ di cui al decreto legislativo n. 152/2006 modificato dalla legge n. 221/2015

€ a valere su risorse aggiuntive PNRR e 1.100 mln € a valere su risorse a legislazione vigente.

Le risorse sono state programmate con il DM del 16/12/2021, n. 517 che individua tre elenchi di interventi, definiti dall'iter istruttorio condotto da parte della Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche e della STM del MIT, in collaborazione con le Autorità di Bacino Distrettuali e con l'Autorità di regolazione per energia reti ambiente (ARERA), prendendo in considerazione:

- la strategicità dell'intervento;
- la capacità di spesa del soggetto proponente;
- l'assenza di incertezze particolari nelle fasi autorizzative ed eventualmente espropriative;
- l'esclusione di sole progettazioni e di interventi relativi alla realizzazione di nuove dighe;
- il rispetto di target e milestone assegnati alla linea d'investimento M2C4 - I4.1 (aggiudicazione lavori al 30 settembre 2023, completamento attività al 31 marzo 2026);
- il rispetto della clausola del 40% degli investimenti da destinare alle Regioni del Mezzogiorno del Paese.

Il decreto individua 124 interventi (Tabella A.I.2.2), da attuare con 74 soggetti attuatori differenti, distinti nei seguenti tre allegati che formano parte integrante del provvedimento:

- Allegato 1 "Risorse aggiuntive PNRR" e costituito da n. 39 interventi per un importo complessivo pari a **circa 900 mln €**.
- Allegato 2 "Risorse fino al 2026 su legislazione vigente da programmare - ex Piano Nazionale settore idrico - sezione "Invasi" e sezione "Acquedotti" e costituito da n. 53 interventi per un importo complessivo pari a **circa 708 mln €**.
- Allegato 3 "Risorse già programmate su legislazione vigente (interventi coerenti ed imputabili sul PNRR)" e costituito da n. 32 interventi per un importo complessivo pari a **circa 391 mln €**.

Fra le opere finanziate o cofinanziate, le principali in termini economici e di particolare rilievo strategico sono relative alla realizzazione delle opere di derivazione della diga di Campolattaro in Campania, di quattro interventi per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico della città di Roma, di un nuovo acquedotto potabile in Piemonte (Valle dell'Orco), il completamento della diga Pietrarossa in Sicilia, delle opere per il potenziamento di importanti schemi idrici potabili in Sicilia e in Sardegna e irrigui in Emilia-Romagna (**Tabella A.I.2.3**).

TABELLA A.I.2.2: RIPARTIZIONE INTERVENTI DM N. 517/2021, PNRR-M2C4-I4.1

	ALLEGATO 1		ALLEGATO 2		ALLEGATO 3		TOTALI	
	n. interventi	finanziamento ammissibile (mln €)	n. interventi	finanziamento ammissibile (mln €)	n. interventi	finanziamento ammissibile (mln €)	n. interventi	finanziamento ammissibile (mln €)
NORD	16	274,95	12	316,53	11	104,15	39	695,63
CENTRO	9	183,86	21	93,06	2	19,27	32	296,19
MEZZOGIORNO	14	441,14	20	298,91	19	267,15	53	1007,20
<i>totali</i>	39	899,94	53	708,50	32	390,57	124	1999,02

ALLEGATO 1 Risorse aggiuntive PNRR

ALLEGATO 2 Risorse da programmare – ex Piano nazionale di interventi settore idrico

ALLEGATO 3 Risorse già programmate su legislazione vigente ex Piano nazionale di interventi settore idrico e PSC 2014 2020

TABELLA A.I.2.3: PRINCIPALI OPERE DM N. 517/2021, PNRR-M2C4-I4.1

REGIONE	SOGGETTO ATTUATORE	INTERVENTO	FINANZIAMENTO (mln €)
CAMPANIA	Regione Campania	Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro	205
LAZIO	Acea ATO 2 S.p.A.	Progetto di sicurezza e ammodernamento dell'approvvigionamento della città metropolitana di Roma - "Messa in sicurezza e ammodernamento del sistema idrico del Peschiera", <u>Sottoprogetti</u> : NUOVO ACQUEDOTTO MARCIO - I LOTTO RADDOPPIO VIII SIFONE -TRATTO CASA VALERIA - USCITA GALLERIA RIPOLI CONDOTTA MONTE CASTELLONE - COLLE S. ANGELO (VALMONTONE) ADDUTTRICE OTTAVIA - TRIONFALE	150
PIEMONTE	SMAT S.p.A.	Progetto di Valle dell'Orco	93
SARDEGNA	ENAS	Interventi di manutenzione straordinaria con sostituzione e/o risanamento strutturale di diversi tratti degli acquedotti "Coghinas I" e "Coghinas II", nei comuni di S. Maria Coghinas, Valledoria, Castelsardo, Sorso, Sassari, e Porto Torres.	66
SICILIA	Regione Siciliana	Diga Pietrarossa - Interventi per il completamento della diga	60
SICILIA	Siciliacque S.p.A.	Interventi per il potenziamento del sistema idrico della Sicilia sud-occidentale: Adduzione da Montescuro Ovest per Mazara, Petrosino, Marsala	54
EMILIA-ROMAGNA LOMBARDIA	Consorzio della Bonifica Burana	Interventi di miglioramento del sistema irriguo e di scolo del bacino Burana Po di Volano	49
EMILIA-ROMAGNA	Consorzio della Bonifica Renana	Lavori urgenti di espurgo con recupero della piena capacità di invaso dei Collettori Lorgara, Garda e Menata e ottimizzazione del sistema di pompaggio a fini irrigui impianti idrovori Saiarino e Vallesanta in comune di Argenta	40

PNRR M2C4 - I4.2 Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti

La linea di investimento del PNRR **M2C4-I.4.2 - Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti** - prevede interventi per la riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti, con l'obiettivo di affrontare carenze che si protraggono da tempo soprattutto in materia di gestione delle risorse idriche e di ridurre significativamente le perdite di acqua potabile, potenziando e modernizzando le reti di distribuzione dell'acqua attraverso sistemi di controllo avanzati che consentano di monitorare i nodi principali e i punti più sensibili della rete.

Le risorse assegnate per la linea d'investimento M2C4-I4.2 sono complessivamente pari a 900 mln € e gli interventi da finanziare sono stati selezionati con un avviso pubblico emanato il 9 marzo 2022. Come da indicazioni del PNRR, almeno il 40% delle risorse complessive è stato destinato prioritariamente alle regioni del Mezzogiorno, per un totale di circa 364 mln €.

Con l'Avviso, rivolto agli Enti di Governo d'Ambito presenti sul territorio nazionale che abbiano affidato il servizio a soggetti legittimati ai sensi dell'art.172 del d.lgs.n.152/2006 ovvero conformi alla normativa pro-tempore vigente operanti sul territorio nazionale e promuove processi di rimessa in efficienza delle reti idriche di distribuzione nell'ambito del Servizio Idrico Integrato, sono stati individuati interventi rivolti a ridurre le dispersioni idriche e a migliorare la qualità del servizio erogato ai cittadini, creando altresì le premesse per un avanzamento significativo della capacità di gestire in modo durevole il patrimonio delle infrastrutture idriche basato sulle migliori tecnologie disponibili, le migliori pratiche internazionali e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall'Unione europea, in coerenza con i principi e gli obiettivi della strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile e il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici.

Inoltre, per target e milestone fissati dal PNRR, oltre all'aggiudicazione di tutti gli appalti da acquisire entro il 30 settembre 2023, gli interventi dovranno garantire - con target intermedio al 31 dicembre 2024 di 14.000 km - la distrettualizzazione di 45.000 km di rete idrica al 31 marzo 2026 (come da decisione del Consiglio ECOFIN di dicembre 2023 che ha modificato la decisione di esecuzione del 13 luglio 2021 relativa all'approvazione della valutazione del Piano di ripresa e resilienza per l'Italia).

Con la misura sono stati assegnati complessivamente 900 mln € a 33 interventi volti a ridurre le perdite di acqua potabile nella rete degli acquedotti. I 33 interventi finanziati (19 interventi ammessi al finanziamento interessano le regioni del Nord e del Centro per complessivi 536 mln € e 14 quelle del Sud per complessivi 364 mln €), consentiranno di attrezzare entro il 31 dicembre 2024 circa 45.500 chilometri di condotte ad uso potabile con strumentazioni e sistemi di controllo innovativi per la localizzazione e la riduzione delle perdite, favorendo una gestione ottimale della risorsa idrica, riducendo gli sprechi e limitando le inefficienze, migliorando allo stesso tempo la qualità del servizio erogato ai cittadini. Entro il 31 marzo 2026 si prevede di estendere tali interventi a circa 72.000 chilometri di condotte.

Sulla linea d'investimento M2C4-I4.2, a fronte delle risorse inizialmente disponibili e interamente assegnate, sono stati selezionati numerosi interventi ammessi ma non finanziati per carenza di fondi. A seguito della proposta di rimodulazione del Piano, approvata dal Consiglio ECOFIN, e dei successivi provvedimenti di assegnazione delle risorse, sarà possibile procedere allo scorrimento della graduatoria delle proposte "ammesse ma non finanziate per carenza di fondi" stante un'ulteriore disponibilità pari a circa 1,024 mld €.

PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020 - ASSE IV “REACT-EU”

In complementarità strategica con la linea d'investimento del PNRR M2C4-I4.2, si colloca la programmazione “REACT-EU”, che assegna risorse supplementari alla politica di coesione, nell'ambito del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, a supporto di misure di **riduzione delle perdite nella rete di distribuzione idrica del Mezzogiorno, per un importo iniziale di 313 mln € cui si somma l'ulteriore disponibilità di 169 mln €, per un totale di 482 mln €, definita a febbraio 2022 da parte del Dipartimento della Coesione. A seguito di riprogrammazione dell'Asse IV da parte della Commissione europea, definita ad ottobre 2023, la dotazione finanziaria risulta pari a 300 mln €.** La programmazione REACT-EU nell'ambito del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 rientra nella cornice dell'*European Green Deal* COM/2019/640 final, attraverso il quale l'UE si ripropone di trasformare l'Unione in un'economia sostenibile moderna, efficiente in termini di risorse e competitiva, fornendo un piano d'azione per incrementare l'uso efficiente delle risorse passando ad un'economia pulita e circolare, ripristinare la biodiversità e ridurre l'inquinamento, ed è particolarmente finalizzata a ridurre il “*water service divide*” fra la realtà del Centro-Nord e quella dell'Italia meridionale e insulare e a favorire la gestione efficiente delle risorse idriche.

Benché ci sia stata una parziale ripresa degli investimenti nel settore idrico, osservata a seguito dell'attribuzione ad ARERA delle competenze in materia di regolazione e controllo dei servizi idrici, la ripresa appare ancora insufficiente rispetto alle reali esigenze di ammodernamento e sviluppo delle infrastrutture idriche italiane.

In linea con le procedure proprie del PON, nel mese di novembre 2021 è stato pubblicato un avviso rivolto ai soggetti regolati da ARERA con affidamento legittimo ai sensi del Dlgs.n.152/2006 operanti nelle aree delle cinque regioni meno sviluppate del Mezzogiorno (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia), al fine di presentare proposte per investimenti funzionali al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- ottenere una riduzione delle perdite nelle reti per l'acqua potabile;
- aumentare la resilienza dei sistemi idrici al cambiamento climatico;
- rafforzare la digitalizzazione delle reti, da trasformare in una “rete intelligente”, per promuovere una gestione ottimale delle risorse idriche, ridurre gli sprechi e limitare le inefficienze.

Tutti gli interventi ammissibili, da concludere entro dicembre 2023, devono essere rivolti a ridurre le dispersioni idriche e a migliorare la qualità del servizio erogato ai cittadini, creando altresì le premesse per un avanzamento significativo della capacità di gestire in modo durevole il patrimonio delle infrastrutture idriche, basato sulle migliori tecnologie disponibili, le migliori pratiche internazionali e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall'Unione europea, in coerenza con i principi e gli obiettivi della strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile e il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici.

All'esito della fase di valutazione delle proposte presentate, il MIT ha finanziato 17 interventi per complessivi 476 mln €: un intervento in Basilicata per 49 mln €, 6 interventi in Campania per complessivi 127 mln €, un intervento in Puglia per 90 mln € e 9 interventi in Sicilia per complessivi 210 mln €.

A conclusione del Programma, l'Autorità di Gestione ha avviato le verifiche sullo stato di realizzazione degli interventi anche al fine di stabilire gli importi finanziati a seguito della rimodulazione intervenuta e i fabbisogni necessari a garantire la funzionalità degli stessi e il raggiungimento dei target fissati nell'ambito dell'Asse IV.

Il Piano Sviluppo e Coesione PSC 2014-2020 - Piano operativo dighe

Con le delibere CIPE n. 54/2016 e n. 12/2018 è stato adottato il “**Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 - Linea d’azione: Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza Dighe**” e il relativo aggiornamento, che ha inizialmente previsto un finanziamento complessivo di 467,9 mln € per interventi di progettazione e manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di grandi dighe e interventi di sola progettazione - in particolare sono state finanziate le verifiche di sicurezza sismica delle grandi dighe e delle opere accessorie ricadenti in zona sismica 1 e 2. Gli interventi riguardano per il 56% dighe per le quali occorre completare le operazioni di collaudo e per il 44% dighe che necessitano di manutenzione straordinaria. Il finanziamento concorre, in particolare, anche al completamento di tre grandi dighe, Pietrarossa, Monti Nieddu e Cumbidanovu. I finanziamenti sono stati assicurati solo ai soggetti concessionari/gestori pubblici, mentre restano escluse le dighe a solo uso idroelettrico e quelle a solo uso industriale.

Lo stato di attuazione di tale programma di investimenti costituisce un campione significativo delle criticità nel settore delle grandi dighe: la prima questione è relativa all’assenza della progettazione finalizzata alla soluzione dei problemi di sicurezza derivanti dall’invecchiamento delle strutture e di quelli rilevati nel corso dell’attività di vigilanza svolta dal MIT, o in esito ai risultati della riqualificazione sismica e idrologica delle infrastrutture. D’altra parte, la disponibilità dei finanziamenti per avviare la progettazione, e quindi l’esecuzione degli interventi, ha messo in evidenza una mancanza di coordinamento con i procedimenti autorizzativi (in primis, ambientali), che in alcuni casi rallentano o bloccano gli interventi.

A tutt’oggi, a seguito dell’approvazione da parte dell’Autorità Responsabile del PSC della rimodulazione proposta dalla Regione Sardegna per il finanziamento del completamento della diga di Monti Nieddu che ha incrementato il Piano di 88,6 mln €, **i finanziamenti perfezionati tramite accordi sottoscritti tra il MIT e i soggetti attuatori riguardano 128 interventi, per un ammontare complessivo di risorse impegnate pari a 556,5 mln €.** Al riguardo, fermi restando i procedimenti tecnici conclusi o in corso, relativamente agli studi propedeutici alle verifiche sismiche, visto l’avanzamento tecnico-finanziario degli interventi e considerati i termini posti dalle regole del piano, sono in corso presso le Autorità competenti le ricognizioni volte ad individuare gli interventi “salvaguardabili” rispetto al termine delle OGV relative al PSC 2014-2020.

Al fine di dare prosecuzione a questi interventi in termini di risorse economiche e scadenze temporali, attualmente non sufficienti, si è in attesa delle determinazioni delle Autorità preposte circa la definizione dei nuovi termini delle OGV relative al PSC 2014-2020, ovvero della previsione della realizzazione degli interventi nella nuova programmazione 2021-2027. È auspicabile, oltre che per gli interventi “salvaguardabili”, prevedere il trasferimento nella programmazione 2021-2027 anche per gli interventi che non hanno rispettato le scadenze delle obbligazioni definite per il periodo di programmazione 2014-2020, in considerazione della strategicità della loro realizzazione ai fini del recupero della risorsa idrica.

In attesa delle determinazioni delle Regioni in merito al PSC 2021-2027, ovvero al trasferimento degli interventi già previsti nel PSC 2014-2020, attesa la strategicità di assicurare l’incremento di risorsa idrica e il miglioramento della sicurezza delle grandi dighe esistenti, ovvero il mantenimento degli attuali volumi disponibili, il MIT valuterà la pianificazione e programmazione degli investimenti con i fondi resi disponibili da legge di bilancio per il PNISSI.

Il Piano Sviluppo e Coesione PSC 2021-2027 - Linea d’intervento “Infrastrutture idriche”

Con delibera CIPESS n. 1 del 15 febbraio 2022 sono stati anticipati degli interventi in tema infrastrutturale a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027, in coerenza con l'accordo di partenariato per i fondi strutturali e di investimento europei e del PNRR. In una delle aree tematiche in cui opera il Fondo, relativa a "*Mobilità e Infrastrutture Sostenibili*", rientra la **linea di intervento "infrastrutture idriche"**. I progetti selezionati al momento si pongono in coerenza con gli interventi del PNRR, e in continuità con le attività avviate con i progetti FSC 2014-2020, secondo principi di complementarità e addizionalità delle risorse, con particolare attenzione ai settori che non hanno beneficiato di finanziamenti nell'ambito del *Next Generation EU*. Gli interventi relativi al potenziamento delle infrastrutture idriche, infatti, sono addizionali rispetto ai fondi assegnati a queste infrastrutture nel PNRR e finalizzati ad aumentare la resilienza al cambiamento climatico dei grandi invasi e l'efficienza nella distribuzione delle risorse idriche.

I progetti, individuati prioritariamente dalle Regioni interessate, riguardano tre assi di interesse:

- **cura e manutenzione:** assicurare la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi anche attraverso l'uso di metodi e tecnologie innovative;
- **infrastrutture verdi e digitali:** realizzare infrastrutture più sostenibili e resilienti, in grado di ridurre le disuguaglianze esistenti e rispondere ai bisogni delle imprese e delle persone, coerentemente con il *Green Deal* europeo;
- **città, paesi e aree rurali:** privilegiare programmi che contrastino i cambiamenti climatici e consentano di adattarsi alle nuove realtà sociali nelle città e nei centri urbani, e sviluppare programmi di intervento che supportino le politiche attive di contrasto allo spopolamento delle aree interne;

in base ai seguenti principi:

- **addizionalità e complementarità delle risorse:** assicurare continuità agli obiettivi del PNRR, prevedendo uno spazio di complementarità per interventi che non hanno trovato adeguato sviluppo nel Piano, ma sono comunque indispensabili per lo sviluppo del Paese e la riduzione dei divari territoriali e sociali, nonché rafforzando la dotazione economica delle opere;
- **grado di maturità delle progettazioni,** come previsto dall'art. 1, comma 178, lettera d) della legge n.178/2020.

La **linea di intervento "infrastrutture idriche"** individua interventi, per complessivi **275 mln €**, che si concentrano in Campania e Sicilia, regioni che negli ultimi anni hanno particolarmente subito gli effetti del cambiamento climatico. Gli interventi riguardano "progetti bandiera", per un ammontare complessivo di 115 mln €, e "interventi locali", per un ammontare complessivo di 160 mln € che saranno attuati a valle dei decreti di assegnazione definitiva delle risorse e della stipula delle relative convenzioni attuative con le Regioni.

Il MIT sta ulteriormente lavorando, d'intesa con le altre amministrazioni competenti, affinché il comparto delle infrastrutture idriche possa trovare riconoscimento nella nuova programmazione PSC 2021-2027.

Opere commissariate - settore idrico

Come previsto dal Decreto-legge di luglio 2020, n.76 (c.d. DL Semplificazioni), inoltre, con i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di aprile 2021 e di maggio 2022 sono stati nominati i **Commissari straordinari per la realizzazione di 12 interventi infrastrutturali del settore idrico per un ammontare complessivo allo stato della progettazione, valutato in circa 3 mld €** (si precisa che per alcuni interventi è in corso la progettazione, a conclusione della quale sarà possibile stabilire gli importi definitivi). I dodici interventi sono divisi in quattro gruppi:

- interventi di miglioramento e/o adeguamento di infrastrutture già in esercizio che a seguito dell'attività periodica di controllo e monitoraggio svolta dai soggetti concessionari/gestori della risorsa idrica hanno evidenziato la necessità di manutenzioni straordinarie rilevanti. In questo insieme ricadono le dighe di: Govossai, Rio Olai, Monte Pranu, Cantoniera, Rio Mannu di Pattada e Maccheronis;
- interventi di completamento delle dighe incompiute, in cui ricadono le dighe di: Cumbidanovu, Montinieddu, Is Canargius e Pietrarossa;
- opere di adduzione primaria dalle sorgenti dal Peschiera, per l'approvvigionamento della città di Roma;
- intervento di completamento delle infrastrutture di derivazione della diga di Campolattaro, che rappresenta uno dei principali schemi idrici del Mezzogiorno per l'approvvigionamento idrico sia potabile che irriguo.

Gli interventi sulle dighe puntano ad aumentare la risorsa disponibile complessiva di quasi 700 milioni di m³, da destinare all'uso irriguo, potabile, idroelettrico e di protezione dei territori di valle (laminazione).

Con la legge di bilancio 2023 è stato coperto il fabbisogno finanziario dell'intervento commissariato del Peschiera, grazie ad uno stanziamento di 700 mln € suddiviso negli anni dal 2023 al 2030 (articolo 1, comma 519 della legge 197/2022).

Gli investimenti per il completamento delle opere commissariate risultano prioritari, con un fabbisogno economico attualmente residuo riportato in Tabella A.1.2.4.

TABELLA A.1.2.4: FABBISOGNO RESIDUO (ATTUALMENTE STIMATO) PER LE INFRASTRUTTURE IDRICHE COMMISSARIATE

	(mln €)
Completamento dighe incompiute in Sardegna e Sicilia (comprese le derivazioni)	70
Miglioramento o adeguamento di dighe già in esercizio in Sardegna	110
Opere di adduzione primaria dalle sorgenti dal Peschiera	(ad esito progettazione esecutiva)
Opere di derivazione e completamento della diga di Campolattaro	(ad esito progettazione esecutiva)
Totale	180

Prime opere di urgente realizzazione - cabina di regia per la crisi idrica

La cabina di regia, istituita con il decreto-legge 14 aprile 2023, n. 39, "*Disposizioni urgenti per il contrasto della scarsità idrica e per il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche*", convertito con modificazioni dalla legge del 13 giugno 2023, n. 68, ha avviato nel mese di maggio 2023 una prima ricognizione delle risorse a legislazione vigente disponibili presso le Amministrazioni che costituiscono la cabina di regia e delle opere e degli interventi richiesti alle Regioni interessate.

Il MIT ha reso disponibili risorse per 102,03 mln €; conseguentemente, la cabina di regia ha individuato n. 8 interventi da finanziare per un ammontare complessivo pari a 102,03 mln €: 2 interventi in Emilia-Romagna per 13,1 mln €, un intervento in Lazio per complessivi 6,03 mln €, un intervento in Lombardia per 33,1 mln €, 3 interventi in Piemonte per complessivi 27,8 mln € e uno intervento in Veneto per complessivi 22 mln €.

Fabbisogno infrastrutture idriche

La Riforma conseguita nell'ambito del PNRR M2C4-R4.1 consentirà di avere a disposizione con il PNISSI una pianificazione degli investimenti a scala nazionale, indipendentemente dall'uso della risorsa idrica. A seguito dell'avvio delle attività relative alla redazione del nuovo Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico, il fabbisogno richiesto dai soggetti proponenti ammonta ad oltre 13,5 mld €.

Inoltre, per il completamento della copertura finanziaria delle opere idriche commissariate, al momento è segnalato un fabbisogno aggiuntivo pari a 180 mln €.

Pertanto, le risorse disponibili e già ripartite o programmate per gli interventi e i programmi prioritari del settore idrico di competenza MIT ammontano a 5.954 mln €.

Il fabbisogno residuo risulta pari a circa 7,7 mld € (Tabella A.1.2.5).

TABELLA A.1.2.5: INVESTIMENTI INFRASTRUTTURE IDRICHE

	Costo (mln €)	Risorse ripartite (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (ex Piano nazionale interventi nel settore idrico) + PNRR-M2C4-I4.1 infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico		2.198,5	
Legge di Bilancio 2023 - Progetto di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico del Peschiera, di cui all'allegato IV, n. 8, annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, concernente il nuovo tronco superiore dalle sorgenti alla centrale di Salisano		700	
Piano operativo Dighe - PSC 2014-2020		556,5	
PNRR-M2C4-I4.2 riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, digitalizzazione e monitoraggio delle reti		900 + 1.024*	
PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020 - ASSE IV "REACT-EU"		300	
PSC 2021-2027 - linea d'intervento Infrastrutture idriche		275	
TOTALE	13.680**	5.954	7.726***

* 1.024 mln € in attesa del provvedimento di assegnazione delle ulteriori risorse a valere sulla linea d'investimento

** 13.680 mln € = 13.500 mln € + 0.180 mln €

*** Sono disponibili, per quanto non ancora assegnati, 1.121,99 mln € del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico, di cui 288,46 mln € per il periodo 2024-2026 e 833,53 mln € per il periodo 2027-2033.

Per il futuro, anche alla luce dei cambiamenti climatici in atto, le priorità infrastrutturali, da pianificare in dettaglio grazie al **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**, riguarderanno prioritariamente gli interventi volti alla mitigazione degli effetti dei predetti cambiamenti climatici ed all'incremento della resilienza delle infrastrutture idriche.

In tale direzione, continuano a risultare prioritari gli investimenti per il completamento delle opere commissariate, con un fabbisogno economico attualmente residuo riportato in Tabella A.1.2.5, e **gli interventi relativi all'aumento della capacità di accumulo e derivazione/trasporto delle risorse idriche quali, ad esempio, il potenziamento e la manutenzione straordinaria degli schemi idrici regionali e interregionali, includendo anche nuovi sistemi e schemi per l'approvvigionamento di risorse idriche non convenzionali (riuso acque reflue depurate a scopo irriguo, acque dissalate), il completamento delle**

opere di derivazione dalle grandi dighe esistenti, il completamento delle grandi dighe incompiute, nuovi invasi programmati o in corso di programmazione, una nuova pianificazione di serbatoi ad uso plurimo, con particolare attenzione agli usi irrigui ed idroelettrici, sia per soddisfare il fabbisogno di acqua potabile che per salvaguardare e/o incrementare le produzioni agricole ed energetiche nazionali, prioritarie negli attuali scenari. Tali interventi potranno utilmente conseguire l'obiettivo di mitigazione degli effetti dei cambiamenti in atto solo se affiancati da investimenti volti ad una riduzione delle perdite da tutte le infrastrutture idriche, sia nelle grandi opere di trasporto della risorsa che nelle reti di distribuzione, e da un complessivo riordino della governance del settore idrico.

A.I.3 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI

I rapporti tra lo Stato e RFI sono regolati da un Atto di Concessione (n.138 T del 31 ottobre 2000) per tutti i compiti e le attribuzioni connessi alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e da Contratti di Programma (CdP) per la disciplina degli aspetti economici e finanziari, così come previsto dal Decreto Legislativo 112/2015 e successive modificazioni e integrazioni. Ai sensi dell'Atto di Concessione RFI è responsabile della progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, oltre che dello sviluppo e costruzione, anche tramite le società partecipate, di nuove linee e impianti ferroviari. Attraverso lo strumento del Contratto di Programma fra il MIT ed il concessionario/gestore - di durata non inferiore a cinque anni, aggiornabile e rinnovabile anche annualmente - sono individuati i reciproci obblighi e disciplinate le modalità di finanziamento, secondo gli obiettivi strategici individuati dallo Stato e nei limiti delle risorse pubbliche a ciò finalizzate, per la gestione della rete e dei servizi di continuità territoriale e per gli investimenti di rinnovo, potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura.

A partire dal 2013, ai sensi della delibera del CIPE 4/2012, i rapporti della Società con lo Stato sono regolati non più da un solo Contratto, ma attraverso due atti:

- **il Contratto di Programma - parte Servizi (CdP-S)**, che disciplina le attività manutentive, sia ordinarie che straordinarie, nonché le altre attività di gestione della rete prestate dal Gestore e le relative coperture finanziarie per il periodo di riferimento;
- **il Contratto di Programma - parte Investimenti (CdP-I)**, che disciplina gli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e l'adeguamento tecnologico della rete ferroviaria.

Per contribuire al rilancio del Paese e alla transizione ecologica e digitale del suo sistema di mobilità, i programmi di sviluppo e i progetti di investimento del CdP-I perseguono i seguenti obiettivi:

- **l'incremento degli standard di sicurezza** della circolazione ferroviaria e dell'infrastruttura nel suo complesso.
- **il rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura**, così da anticipare potenziali minacce derivanti dal dissesto idrogeologico, affrontare eventi meteorologici avversi e adattarsi ai cambiamenti climatici;
- **il potenziamento della dotazione tecnologica e l'innovazione** da sviluppare nell'ambito di tutti i sottosistemi dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. In

particolare, si segnala l'estensione dell'utilizzo dell'ERTMS a tutta la rete, al fine di rendere il sistema ferroviario italiano tra i più avanzati del mondo;

- **la piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T**, per i quali sono necessari interventi di adeguamento delle linee ferroviarie agli standard prestazionali europei, il potenziamento delle reti TEN-T e dei valichi alpini.

- **il potenziamento e l'estensione dell'Alta Velocità (AV)**, ossia l'estensione della connettività e prestazioni dell'AV realizzando infrastrutture diverse per le esigenze di ciascun territorio, per migliorare l'integrazione e l'accessibilità tra le principali aree del Paese. Affiancando alla realizzazione di nuove linee, interventi di velocizzazione e superamento delle situazioni di saturazione, sarà possibile massimizzare l'offerta di collegamenti veloci nord-sud/est-ovest.

- **il miglioramento delle reti regionali, interregionali e dei nodi ferroviari delle città metropolitane** (considerando anche lo sviluppo delle linee storiche ad utilizzo turistico), ovvero di quelle reti ferroviarie "non nazionali" che presentano evidenti potenzialità e criticità;

- **lo sviluppo dell'intermodalità**, attraverso il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio con aeroporti, porti e terminali merci;

- **l'aumento della qualità delle stazioni**, le quali vanno valorizzate quali nodi intermodali e poli di attrazione per lo sviluppo sostenibile del territorio e del suo sistema di mobilità. Di conseguenza, sarà necessario classificare le stazioni sulla base non solo del numero di passeggeri, ma del loro ruolo nel contesto urbano e territoriale, analizzare e definire il loro potenziale come nodo trasportistico e polo di servizi per i viaggiatori e per il territorio.

ULTIMO AGGIORNAMENTO CDP - PARTE INVESTIMENTI

Attualmente è vigente l'**aggiornamento 2023 del Contratto di Programma 2022-2026, parte Investimenti**, che ha seguito il nuovo iter previsto dal Decreto Legge 152/2021. Il Contratto, sottoscritto in data 9 giugno 2023 e per il quale è stata data informativa al CIPESS il successivo 20 luglio, **ha concluso il suo iter autorizzativo il 21 dicembre 2023** con la registrazione dalla Corte dei Conti al n.4052 del Decreto di approvazione n. 289 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Nell'Aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026 sono state **contrattualizzate nuove risorse per 5.535,98 milioni di euro** previste da specifici atti normativi e **integralmente finalizzate per legge a specifici interventi**. Inoltre è stata operata una **rimodulazione di risorse pari a 2.502,00 milioni di euro**, che ha riguardato risorse statali "ordinarie" contrattualizzate nel precedente atto su interventi la cui evoluzione della programmazione progettuale e realizzativa non ne ha consentito l'appaltabilità prima del primo semestre 2024, che sono state trasferite temporaneamente **per far fronte ad esigenze finanziarie emergenti** connesse alla prosecuzione delle attività dei progetti legati al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nonché ad opere attribuite al coordinamento dei commissari e altri interventi di maggiore priorità.

Nelle Tabelle seguenti è riportata, coerentemente con le linee di indirizzo prospettate nel "*Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci*", la ripartizione dei costi, delle risorse e dei connessi fabbisogni residui per classe tipologica di investimento come definita nel Contratto di Programma tra MIT e RFI.

Le stime di costo sono state aggiornate secondo i processi di pianificazione aziendale RFI.

Le disponibilità finanziarie comprendono, oltre a quanto già disponibile nell'aggiornamento 2023 del CdP-I, anche tutte gli incrementi e le riduzioni determinate da specifiche disposizioni di legge intervenute dopo la finalizzazione dell'Atto (es. Legge di Bilancio 2024 comma 279, revisione PNRR, rimodulazioni Piani Operativi FSC14-20 e FSC21-27, utilizzo Fondi per adeguamenti tariffari opere in corso e da avviare a realizzazione, DL Asset,...). Non sono state prese in considerazione, invece, le risorse stanziata in forma indistinta dalla Legge di Bilancio 2024 per il finanziamento di investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, che saranno individuati nell'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-2026 - parte Investimenti.

Per quanto riguarda i programmi, analogamente alle precedenti versioni dell'allegato MIT al DEF, sono stati considerati esclusivamente i fabbisogni residui relativi all'orizzonte 2031 (2° quinquennio del Contratto).

TABELLA A.I.3.1: ULTIMO AGGIORNAMENTO CDP - PARTE INVESTIMENTI

Classe		Costo (Opere da avviare entro 2° quinquennio CdPI)	importi in milioni di euro	
			Risorse disponibili	Fabbisogno
01	Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	17.026	9.671	7.355
02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	32.542	10.284	22.258
03	Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni	8.261	3.317	4.944
04	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	481	341	140
05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	19.826	7.848	11.978
06	Programmi città metropolitane	17.385	10.911	6.474
07	Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	3.463	1.310	2.153
08	Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	2.754	1.404	1.350
09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	164.876	79.321	85.554
Totale Contratto di Programma MIT-RFI		266.612	124.407	142.206

INDIVIDUAZIONE DIRETTRICI NAZIONALI PER LA VELOCIZZAZIONE DEI SERVIZI

Gli investimenti programmati sulle principali direttrici ferroviarie nazionali realizzeranno un **nuovo disegno della rete per servizi passeggeri** di medio-lunga percorrenza ad alte prestazioni, sviluppando l'Alta Velocità da nord a sud, velocizzando gli itinerari trasversali e diagonali e ampliando la connettività del sistema secondo modalità efficaci e coerenti con la struttura multipolare del territorio italiano e consentiranno di **potenziare i servizi di trasporto merci su ferro**, secondo una logica intermodale. Particolare attenzione sarà posta all'integrazione con i sistemi di trasporto regionali, che svolgono un ruolo primario

nel sostenere la domanda di mobilità locale e alimentano il sistema dei collegamenti ad Alta Velocità a livello nazionale e alla creazione di connessioni efficaci con i principali valichi transfrontalieri e con il sistema dei porti esistenti.

Sarà massimizzato lo sfruttamento degli asset esistenti, privilegiando il **potenziamento tecnologico** delle tratte convenzionali in esercizio e ricorrendo ad interventi infrastrutturali, con realizzazione ex novo di **varianti e tratte integrative**, solo per la risoluzione dei colli di bottiglia puntuali e per la realizzazione dei collegamenti mancanti.

L'obiettivo è quello di garantire a tutte le principali aree dell'Italia **tempi di percorrenza concorrenziali** contribuendo con lo shift modale alla decarbonizzazione del settore trasporti.

Di seguito si riporta un focus relativo ai principali interventi infrastrutturali sulle direttrici ferroviarie di interesse nazionale (SNIT di I Livello).

TABELLA A.1.3.2: INDIVIDUAZIONE DIRETTRICI NAZIONALI PER LA VELOCIZZAZIONE DEI SERVIZI

Direttrice	Costo (Opere da avviare entro 2° quinquennio CdPI)	importi in milioni di euro	
		Risorse disponibili	Fabbisogno
Torino - Lione - sezione nazionale	4.598	923	3.675
Liguria-Alpi	13.889	10.870	3.019
Genova-Ventimiglia	2.417	51	2.366
Asse orizzontale Milano-Venezia	15.382	10.991	4.391
Venezia-Trieste/Valichi orientali	2.560	441	2.118
Valico del Brennero	6.789	5.414	1.375
Accesso al Brennero	6.180	1.572	4.607
Dorsale Centrale (Nodo AV Firenze)	2.735	2.735	0
Napoli - Bari	6.067	5.961	106
Palermo - Catania - Messina	12.527	9.701	2.827
Attraversamento stabile Stretto di Messina	1.100	10	1.090
Salerno - Reggio Calabria	30.352	12.101	18.250
Adriatica	10.825	5.808	5.017
Rete sarda	2.039	593	1.446
Pontremolese	5.798	391	5.407
Orte-Falconara	4.751	1.369	3.382
Roma-Pescara	16.002	1.002	15.000
Battipaglia-Potenza-Taranto	1.806	433	1.373
Ionica e trasversale Lamezia-Catanzaro	1.826	1.114	711
Altri minori (Adeguamento prestazionale corridoi, opere in ultimazione, navigazione, fondi)	17.235	7.840	9.395
TOTALE	164.876	79.321	85.554

ULTIMO AGGIORNAMENTO CDP - PARTE SERVIZI

Attualmente è vigente l'aggiornamento 2023 del Contratto di Programma 2022-2026, parte Servizi, che ha seguito il nuovo iter previsto dal Decreto Legge 152/2021. Il Contratto, sottoscritto in data 9 giugno 2023 e per il quale è stata data

informativa al CIPESS il successivo 20 luglio, ha concluso il suo iter autorizzativo il 22 dicembre 2023 con la registrazione dalla Corte dei Conti al n.4051 del Decreto di approvazione n. 292 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Le principali modifiche dell'aggiornamento 2023 riguardano:

- l'incremento di risorse previsto dalla Legge di Bilancio 2023 per 2.800 milioni di euro per i programmi di manutenzione straordinaria della rete;
- l'incremento delle risorse per 5,68 milioni di euro per lo svolgimento del servizio di collegamento marittimo passeggeri sulla tratta tra Reggio Calabria e Messina e viceversa effettuato nel periodo 01/10/2022-30/09/2023.

Inoltre, in considerazione delle note e pesanti ripercussioni della situazione internazionale sui mercati dei materiali e delle materie prime, sono state riaggornate le previsioni programmatiche della spesa per la manutenzione straordinaria per l'anno 2023 con un adeguamento dei fabbisogni dai 2.200 a 2.850 mln annui.

Successivamente alla sottoscrizione dell'aggiornamento 2023 del Contratto, in data 18 settembre 2023 è stata emanata la legge n. 129 recante "Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2023", che ha reso disponibile uno stanziamento aggiuntivo pari a 50 milioni di euro per l'anno 2023 per le attività di Manutenzione Ordinaria, che saranno oggetto di recepimento con l'aggiornamento 2024. Inoltre, con nota del MIT n. 5549 del 29 settembre 2023 è stato comunicato che, con la data del 30 settembre 2023, l'espletamento, da parte di RFI, del servizio di trasporto marittimo pubblico veloce per passeggeri tra i porti di Messina e Reggio Calabria e viceversa è da ritenersi concluso, in quanto affidato alla società Liberty Lines S.p.A..

A legislazione vigente il CdP-Servizi presenta il seguente quadro finanziario:

- coperture disponibili nel triennio 2024-2026 per le attività in conto esercizio (manutenzione ordinaria ed altre attività di gestione della rete) pari a 966 mln a fronte di un fabbisogno programmatico di 1.156 mln/anno;
- mancata copertura a legislazione vigente dei fabbisogni per la manutenzione straordinaria relativi alle annualità 2025 e 2026.

•

A.I.4. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS E LA VIABILITA' SECONDARIA

Il contratto di programma Anas

Il Contratto di Programma MIT ANAS 2021 - 2025, che regola i rapporti tra lo Stato e ANAS S.p.A., è in fase di approvazione da parte del CIPESS. Relativamente agli anni 2021-2022, pertanto, il Contratto ha recepito opere già appaltate e si riferisce al consuntivo dei servizi già resi; con riferimento agli anni 2023-2025, il Contratto si riferisce alle opere appaltabili nel medesimo triennio, e alla previsione dei servizi da rendere. Nell'articolato del contratto di programma ANAS è contenuto il Piano degli investimenti, con l'importo a vita intera degli interventi la cui appaltabilità è contemplata nel periodo regolatorio 2021 - 2025 e la cui realizzazione è prevista in un arco temporale che si protrae sino al 2032. Il Contratto recepisce i finanziamenti previsti nelle leggi di bilancio per opere su strade statali e da finanziamenti speciali, e comprende tutte le voci necessarie alla realizzazione di nuove opere, alla manutenzione programmata e ad altre tipologie di spesa necessarie per le attività di progettazione, appalto e gestione delle strade statali.

TABELLA A.I.4.1: VALORIZZAZIONE CDP	
SUDDIVISIONE PER AREA	Importo
	- mln € -
Nuove opere	36 887
Manutenzione	4 747
Fondo opere in corso	1 774
Investimenti tecnologici	429
Fondo progettazione	232
TOTALE	44 069

Oltre agli interventi progettualmente maturi, di importo valorizzato in 36,887 mln €, ed inseriti nella parte ricognitoria (2021 - 2022) e programmatica (2023 - 2025) di nuove opere, sono stati analizzati ulteriori interventi con progettazioni avviate (area di inseribilità del CdP) o da avviare (area studi e progettazioni), al fine di programmare uno studio progettuale preliminare per valutarne l'inserimento nel prossimo ciclo di programmazione.

TABELLA A.I.4.2: INTERVENTI IN CDP PER APPALTABILITA'			
Classificazione nel contratto di programma	Importo	Finanziamento	Fabbisogno
	- mln € -	- mln € -	- mln € -
Area ricognitiva e programmatica	36 887	18 738	18 230
Area di Inseribilità	18 388	329	18 058
Area Studi e Progettazioni	-	-	-
TOTALE	55 274	19 067	36 289

L'analisi è stata compiuta sulla base dei seguenti principi:

- analisi trasportistiche, comprendenti:
 - aumento degli standard di trasporto e di sicurezza;
 - valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente;
 - adeguamento delle grandi arterie stradali alla domanda di trasporto, comprese le direttrici costiere e le trasversali appenniniche, con omogeneizzazione degli itinerari a bassa accessibilità autostradale;
 - miglioramento dell'accessibilità alle aree periferiche, interne e montane, ivi incluse quelle ad alta pericolosità sismica;
 - decongestionamento e fluidificazione dei grandi nodi urbani e metropolitani;
 - digitalizzazione e controllo dello stato di servizio delle opere d'arte maggiori.
- maturità progettuale;
- completamento dei finanziamenti in essere.

Di seguito, il report degli interventi per classe e per programmi principali.

TABELLA A.I.4.3: NUOVE OPERE PER CLASSE DI INTERVENTO			
Classe di intervento	Importo	Finanziamento	Fabbisogno
	- mln € -	- mln € -	- mln € -
Nuove opere	18 238	7 966	10 290
Completamento di itinerari	17 216	5 965	11 306
Adeguamento e messa in sicurezza	19 821	5 136	14 693
TOTALE	55 274	19 067	36 289

TABELLA A.I.4.4: PROGRAMMI NUOVE OPERE					
PROGRAMMI PRINCIPALI	AREA	Importo	Finanziamento	Fabbisogno	Studi e Progettazioni
		- mln € -	- mln € -	- mln € -	- numero -
Viabilità lungo le direttrici costiere	Adriatica	3 763	1 366	2 406	4
	Ionica	8 812	3 822	4 990	3
	Tirrenica	7 566	1 082	6 491	10
Nodi urbani, metropolitani e raccordi autostradali	Nodi urbani e metropolitani	3 278	1 122	2 156	8
	Raccordi autostradali	481	133	348	1
Collegamenti per aree interne, montane e periferiche	Aree interne	12 035	4 890	7 163	28
	Pedemontane	80	2	78	2
Collegamenti trasversali	Appenniniche	9 163	2 640	6 560	5
	Est - Ovest	1 323	188	1 135	3
	di Pianura	816	191	626	9
Interventi per collegamenti nelle grandi isole	Sicilia	4 792	2 764	2 039	3
	Sardegna	3 165	868	2 297	5
TOTALE		55 274	19 067	36 289	81

La viabilità secondaria

La rete stradale secondaria, gestita in massima parte da province e città metropolitane, costituisce una componente essenziale del sistema integrato delle infrastrutture al servizio della domanda di mobilità di persone e merci, in quanto svolge il necessario elemento di raccordo tra i centri e le aree periferiche, interne e montane, che gravitano sul polo principale (spesso il capoluogo di provincia) per la fruizione dei servizi essenziali. La dotazione nazionale di infrastrutture gestite da province e città metropolitane, estremamente rilevante, presenta esigenze e opportunità di miglioramento sia in termini di conservazione e valorizzazione del patrimonio stradale esistente, sia in termini di aumento degli standard di sicurezza, a partire dalle opere d'arte serventi:

- valorizzazione del patrimonio stradale esistente e completamento dei progetti in corso su itinerari stradali omogenei;
- potenziamento tecnologico e digitalizzazione (es. *Smart Road*), componente necessaria all'aumento della sicurezza stradale, al miglioramento degli standard prestazionali e che può orientare ad un uso maggiormente sostenibile dell'infrastruttura stessa;

- manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture, con un particolare riguardo alle zone ed alle tratte che collegano le aree interne e quelle a maggior rischio sismico ed idrogeologico;
- decongestionamento e fluidificazione tratte extraurbane e autostradali;
- decongestionamento aree urbane e metropolitane; adeguamento e omogeneizzazione itinerari stradali a bassa accessibilità autostradale.

È necessario sottolineare che la rete stradale, sia principale che secondaria, è ad oggi, per molte aree interne e montane del Paese, l'unico vettore in grado di assicurare i collegamenti, sia dei cittadini che delle merci, con i grandi centri urbani; un aumento degli standard, trasportistici e di sicurezza, di tale rete è indispensabile anche per frenare lo spopolamento delle aree interne, e quindi salvaguardare il territorio montano, alpino ed appenninico, il cui ambiente, collinare e vallivo, è il risultato di un equilibrio tra ambiente naturale e interventi dell'uomo

Per tale ragione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti finanzia gli interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di ponti e viadotti della **rete stradale secondaria, in gestione di Regioni, Province e Città metropolitane**, ripartendo, fino all'anno 2029, oltre **4,6 miliardi di euro**.

Il fabbisogno stimato, aggiuntivo rispetto alle somme sopra indicate, è di circa 2,4 miliardi di euro.

A.I.5. I PIANI DI INVESTIMENTO PER LE AUTOSTRADE

Interventi in corso e programmati

La rete autostradale gestita in regime di concessione si estende per circa 5.886 KM ed è regolata da 25 rapporti concessori assentiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai quali si aggiungono 482 km di tratte autostradali riconducibili a concessioni regionali.

I programmi d'investimento relativi alla rete autostradale risultano prevalentemente focalizzati sulla riqualificazione delle infrastrutture esistenti e sul potenziamento della capacità ricettiva mediante la realizzazione di terze e quarte corsie per le tratte ad elevata densità di percorrenza. E' prevista, inoltre, l'esecuzione di nuove opere necessarie per risolvere criticità storiche della rete in aree attraversate da rilevanti flussi di traffico commerciale (Gronda di Genova) e nei principali snodi del Paese (Tangenziale di Bologna).

Secondo i dati attualmente disponibili, per gli investimenti autostradali già assentiti al complesso delle concessionarie autostradali è prevista una spesa pari a circa euro **38,338 Mld**, di cui euro **15,402 Mld** trovano copertura nei piani finanziari vigenti, mentre euro **22,935 Mld** devono essere reperiti nei successivi aggiornamenti convenzionali. Tale incremento di fabbisogno, a livello di settore, trova copertura mediante l'autofinanziamento generato in circa 6 anni, in quanto l'intero settore autostradale genera ricavi netti annui da pedaggio pari a euro 5,7 Mld ed un margine operativo netto pari a circa euro 3,6 Mld. Tale stima di spesa è soggetta, però, ad ulteriore incremento in considerazione della dinamica inflattiva e degli interventi resi necessari dall'aggiornamento delle norme tecniche e di sicurezza.

Le principali linee d'intervento, nell'ambito dei programmi di investimento diffusi, sono riportate nella Tabella A.I.5.1 seguente:

TABELLA A.I.5.1: LINEE DI INTERVENTO

Smart road
Adeguamento Ponti e viadotti
Adeguamento strutturale delle gallerie
Rifacimento pavimentazioni
Sostituzione barriere di primo impianto
Adeguamento normativo opere d'arte e interventi sul corpo autostradale
Impianti di sicurezza delle gallerie (DL 264/2006)
Barriere antirumore
Interventi di sostenibilità ambientale
Adeguamento aree di servizio

A.I.6. LO SVILUPPO DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA

Nelle Tabelle seguenti sono riportati, con *focus* relativo alle città metropolitane italiane, gli investimenti finanziati o co-finanziati dal MIT negli ultimi anni per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto rapido di massa, con il costo degli interventi, i finanziamenti disponibili e le eventuali risorse ancora da reperire. Le Tabelle A.I.6.1 si riferiscono alla rete delle metropolitane, delle tranvie e degli altri sistemi a guida vincolata, mentre le Tabelle A.I.6.2 si riferiscono alle reti ferroviarie di trasporto pubblico locale di competenza regionale.

TABELLE A.I.6.1: INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI - METROPOLITANE, TRANVIE E ALTRI INTERVENTI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI BARI										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
4	Estensione della rete di TRM	Bari BRT	175,09				159,17	15,92		0,00
TOTALE			175,09	0,00	0,00	0,00	159,17	15,92	0,00	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
4	Estensione della rete di TRM	Prima linea tranviaria di Bologna (Linea Rossa)	511,32	358,62		151,02			1,68	0,00
		Seconda linea tranviaria di Bologna (tratto Nord - direttrice Corticella-Castel Maggiore)	244,35				222,14	22,21		0,00
TOTALE			755,67	358,62	0,00	151,02	222,14	22,21	1,68	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI CAGLIARI										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Estensione della rete tranviaria dell'area vasta di Cagliari e fornitura di materiale rotabile	118.210.000,00 € assegnate nell'ambito del PSC 2014/2020; conferma delle risorse in corso di verifica							
4	Estensione della rete di TRM									

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI CATANIA

Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Fornitura n. 54 UDT per tratte in esercizio e in corso di realizzazione del sistema ferroviario con servizio metropolitano	219,78	59,50					42,00	118,28
Completamento delle linee TRM in esecuzione	Ferrovia Circumetnea, completamento lavori in corso tratta Nesima - Monte Po'	124,00	40,00					84,00	0,00
	Ferrovia Circumetnea, completamento lavori in corso (opere civili) tratta Stesicoro - Palestro	90,00	90,00						0,00
	Adeguamento antincendio ai sensi del D.M. 21/10/2015 della tratta Borgo - Galatea - Porto	6,49	6,49						0,00
	Implementazione sistemi di sicurezza e segnalamento linea Metropolitana dalla stazione di Stesicoro alla stazione di Misterbianco Centro	21,73	21,73						0,00
Estensione della rete di TRM	Ferrovia Circumetnea. Tratta metropolitana - estensione della linea da Monte Po' a Paternò e realizzazione del deposito	729,55		-	115,00	317,07	176,41		121,07
	Ferrovia Circumetnea. Tratta metropolitana - estensione della linea da Stesicoro ad Aeroporto	402,00						402,00	0,00
	TOTALE	1593,54	217,71	0,00	115,00	317,07	176,41	528,00	239,35

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
3	Completamento delle linee TRM in esecuzione	Linea 2 Tram- Lotto 2 VACS	67,32	17,93		7,20			42,19	0,00
4	Estensione della rete di TRM	Linea 3 (II lotto) - tratta Libertà - Bagno a Ripoli (3.2.1)"	447,07	50,62		150,00		71,84	174,61	0,00
		Linea 3 (II lotto) - tratta Libertà - Rovezzano (3.2.2)"	308,08	298,08					10,00	0,00
		Linea 4.1 - tratta Leopolda - Piagge	229,70	171,90					57,80	0,00
		Linea 4.2 - tratta Le Piagge - Campi Bisenzio	283,45				222,49	48,99	11,97	0,00
TOTALE			1335,62	538,53	0,00	157,20	222,49	120,83	296,57	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI GENOVA										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Fornitura di nuovo materiale rotabile per sistema metropolitano di terza generazione (n° 14 veicoli)	70,00	70,00						0,00
3	Completamento delle linee TRM in esecuzione	Metropolitana Stazione passante Corvetto- Da ultimare finiture civili e impianti di stazione.	56,24				43,90	6,88	5,46	0,00
		Ampliamento del deposito di Dinegro - Adeguamento del tronchino di manovra di Brin	56,45	38,57					17,88	0,00
4	Estensione della rete di TRM	Prolungamento della linea metropolitana da Brin a Canepari	64,28	64,28						0,00
		Prolungamento metropolitana di Genova da Brin a Canepari. Opere di adeguamento idraulico del tratto tominato di valle del rio maltempo, affluente del torrente Polcevera	20,86	20,86						0,00
		Prolungamento della linea metropolitana da Brignole a Martinez	18,10	18,10						0,00
		Sistema degli assi di forza per il Trasporto Pubblico Locale	498,25	121,65		350,00		26,60		0,00
		Skymetro Val Bisagno Genova	398,00	398,00						0,00
		Linea metropolitana: prolungamento a Rivarolo e completamento della stazione di Martinez / Terralba	74,52	74,52						0,00
TOTALE			1256,70	805,98	0,00	350,00	43,90	33,48	23,34	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Interventi di manutenzione e miglioramento del parco veicolare tranviario	6,79	6,79						0,00
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Opere di ripristino e manutenzione della linea tranviaria	4,45	4,45						0,00
TOTALE			11,24	11,24	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO											
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo	
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI			
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Sostituzione materiale rotabile di tipologia bidirezionale per la tranvia - Fornitura di 50 nuovi tram	150,00	90,00					60,00	0,00	
		Fornitura di 14 tram bidirezionali (a servizio della linea 7)	52,36				52,36			0,00	
		Linea metropolitana M1 : rinnovo flotta treni: acquisto 21 nuovi rotabili da 106 metri, a 6 casse	207,90	207,90							0,00
		Rinnovo flotta filobus : acquisto 80 filobus, di cui 30 già contrattualizzati, 50 da contrattualizzate con risorse statali	67,67	42,30						25,37	0,00
		Acquisto di 10 nuovi filobus	8,80				8,80				0,00
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Sostituzione degli impianti di segnalamento della linea M2	166,65	134,00					32,65	0,00	
		Linea M2: progettazione riqualificazione tecnologica per potenziamento frequenza treni	2,50	2,50						0,00	
		Primi interventi di adeguamento antincendio ai sensi del DM 21.10.2015	72,93	46,99					25,94	0,00	

		Metropolitana linee M1 + M2 - interventi di adeguamento antincendio ai sensi del dm 21.10.2015 fase 2	45,00	45,00					0,00	
		Metropolitana linea M3: interventi di adeguamento antincendio ai sensi del dm 21.10.2015	25,00	20,90				4,10	0,00	
		Circolare filoviaria: corsia preferenziale in sede protetta da piazza Cappelli a via Tertulliano	14,70	8,82				5,88	0,00	
		Circolare filoviaria: corsia preferenziale in sede protetta tratto Pergolesi - Piccinini	6,65	4,00				2,65	0,00	
		Piano dei trasporti linea circolare 90-91 - sede riservata da p.zza Zavattari a p.zza Stuparich	20,02			9,00	1,81	9,21	0,00	
		Linea metropolitana M3: - rinnovo impianto di segnalamento - potenziamento/ ammodernamento flotta treni con acquisto 25 nuovi rotabili da 106 metri, a 6 casse	352,14	352,14					0,00	
		Ampliamento del deposito gallaratese dei treni della linea metropolitana 1	169,87	169,87					0,00	
3	Completamento delle linee TRM in esecuzione	Linea Metropolitana M1. prolungamento tratta Sesto FS - Monza Bettola	229,20	149,90				79,30	0,00	
		Linea Metropolitana M4 - Tratta Lorenteggio - Linate	2043,44	1061,73				981,71	0,00	
		Metrotranvia Milano - Seregno	232,99	128,53				104,46	0,00	
4	Estensione della rete di TRM	Metrotranvia Milano - Limbiate	182,44	137,28				45,16	0,00	
		Linea metropolitana M5 prolungamento a Monza -	1265,00	900,00				365,00	0,00	
		Linea metropolitana M1 prolungamento quartiere Baggio - Olmi - Valsesia	543,00	535,00				8,00	0,00	
		Metrotranvia interquartiere Nord - tratta funzionale Niguarda-Cascina Gobba	69,58			50,31	3,33	15,94	0,00	
		Tramvia 7 Bausan - Villapizzone	50,00			36,00	13,12	0,88	0,00	
		Prolungamento linea metropolitana M4 da aeroporto Linate a Segrate	420,00	420,00					0,00	
TOTALE			6397,84	4456,86	0,00	0,00	156,47	18,26	1766,25	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Completamento della flotta rotabile di linea 1: fornitura n. 4 elettrotreni	41,50				41,50			0,00
		Completamento della flotta rotabile di linea 6: fornitura n. 3 elettrotreni	30,00				30,00			0,00
		Fornitura di n. 5 tram da 24 metri, 3 elementi, pianale basso	15,50				15,50			0,00
		Nuovo collegamento tra Afragola e rete metropolitana di Napoli - Acquisto rotabili	37,00	37,00						0,00
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Realizzazione deposito officina Piscinola Di Vittorio linea metropolitana EAV Aversa Piscinola - 1^ fase e 2^ fase	145,41				145,41			0,00
		Ammodernamento funzionale tecnologico della linea metropolitana 1 e miglioramento degli standard di sicurezza e comfort	54,65	27,32					27,33	0,00
		Rinnovo e valorizzazione dell'armamento della tratta Montedonzelli-Piscinola	8,70				7,50	1,20		0,00
		Interventi di potenziamento della rete tranviaria	54,60				51,20	3,40		0,00
3	Completamento delle linee TRM in esecuzione	Linea 1: tratta Dante-Garibaldi-Centro Direzionale	1787,00	939,80					847,20	0,00
		Linea 1: tratta Centro Direzionale-Capodichino	643,00	163,00					480,00	0,00
		Linea 1: chiusura dell'anello: tratta Di Vittorio - Capodichino	42,50	42,50						0,00
		Linea 1: ampliamento del deposito officina di Piscinola - prima fase	14,60	11,46					3,14	0,00
		Ampliamento deposito mezzi e officina di manutenzione della linea 1 - località Piscinola (lotto 2)	67,22				41,76	25,46		0,00
		MCNE: Tratta Piscinola- Secondigliano-Capodichino (circa 3,6 Km)	410,21	320,12						90,09

		Linea 6: tratta Mostra-Municipio	790,00	303,90					486,10	0,00
		Linea 6: tratta Mostra - Arsenale - Deposito Officina Arsenale- prima fase	220,00	220,00						0,00
		Linea 6: tratta Mostra - Arsenale - Deposito Officina Arsenale- seconda fase	50,00	38,00						12,00
4	Estensione della rete di TRM	Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli. Lotto 1°_stralcio I	631,37	631,37						0,00
		Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli. Lotto 1°_stralcio II	163,50	163,50						0,00
		Nuovo collegamento tra Afragola e rete metropolitana di Napoli - Lotto 4 - di Vittorio Carlo III	333,78	333,78						0,00
TOTALE			5540,54	3231,75	0,00	0,00	332,87	30,06	1933,86	12,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI PALERMO										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Completamento anello ferroviario con servizio Metropolitano	277,10	203,08					74,02	0,00
4	Estensione della rete di TRM	Sistema Tram Palermo - Fase I - Tratte A, B e C	275,00						275,00	0,00
		Sistema Tram Palermo - Fase II - Tratte D, E2, F, G e parcheggi di interscambio	504,41	481,27			23,14			0,00
TOTALE			1056,51	684,35	0,00	0,00	23,14	0,00	349,02	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI ROMA										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Fornitura di nuovo materiale rotabile (5 treni per metro A e 12 treni per metro B)	163,20	134,40						28,80
		Manutenzioni straordinarie per i rotabili delle metropolitane A e B	72,22	66,00					6,22	0,00
		Metro C - incremento di materiale rotabile (4 treni)	36,40	36,40						0,00
		Acquisizione di nuovo materiale rotabile per la rete tranviaria di Roma	158,97	158,97						0,00
		Rinnovo materiale rotabile linee A e B-B1 della metropolitana	159,47	159,47						0,00
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Manutenzione straordinaria metropolitane: Realizzazione del piano di manutenzione straordinaria metro A, B-B1 e adeguamenti DM 21/10/15 - innovazione e automazione interventi minimi	279,37	225,12						54,25
		Deposito di Centocelle Est	11,28	11,28						0,00
3	Completamento delle linee TRM in esecuzione	Metro C: realizzazione tratta T3 con incremento di materiale rotabile	1556,28	1318,68					237,60	0,00
4	Estensione della rete di TRM	Tranvia Via Tiburtina (p.le Verano - p.le st. Tiburtina)	23,45	23,45						0,00
		Tranvia Viale Palmiro Togliatti (Tranvia Togliatti)	194,26	84,26		100,00		10,00		0,00
		Linea Termini - Giardinetti - Tor Vergata (linea tramviaria) - Soluzione a scartamento ordinario	213,82	213,82						0,00
		Linea tranviaria Termini-Vaticano-Aurelio	293,18	173,18			120,00			0,00
		Linea C della metropolitana di Roma - tratta T1+T2	3845,00	3845,00						0,00
TOTALE			7006,90	6450,03	0,00	100,00	120,00	10,00	243,82	83,05

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Acquisto materiale rotabile (n° 4 treni) per linea metropolitana in esercizio e futura estensione (Tratta Lingotto - Bengasi)	28,60	28,60						0,00
		Acquisto materiale rotabile (n° 8 treni) per linea metropolitana in esercizio e futura estensione (Tratta Collegno-Cascine Vica)	56,90	56,90						0,00
		Rete tranviaria: fornitura di nuovi tram	175,00	175,00						0,00
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Parcheggio pubblico interrato piazza Bengasi Parcheggio di interscambio piazza Bengasi (interscambio metropolitana)	20,00	14,52					5,48	0,00
		Metropolitana automatica di Torino - linea 1: prolungamento ovest Collegno - Cascine Vica: nuovo fabbricato deposito treni	35,09	35,09						0,00
3	Completamento delle linee TRM in esecuzione	Estensione linea Metropolitana- Tratta Lingotto - Bengasi	193,60	140,04					53,56	0,00
		Metropolitana - Linea 1: Ampliamento officina	7,44	7,44						0,00
4	Estensione della rete di TRM	Estensione della linea Metropolitana -Tratta Collegno-Cascine Vica	271,84	271,84						0,00
		Metropolitana automatica di Torino - linea 2 - tratta "Politecnico - Rebaudengo"	1828,00	1828,00						0,00
		Attestamento linea tranviaria 15 presso ospedale martini e modifica instradamento in zona centro	9,41	9,41						0,00
		Prolungamento linea tranviaria 12 all'Allianz Stadium e recupero trincea ferrovia Torino-Ceres	221,72	221,72						0,00
TOTALE			2847,60	2788,56	0,00	0,00	0,00	0,00	59,04	0,00

TABELLE A.I.6.2: INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: FERROVIE URBANE EX CONCESSE

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI BARI									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Ferrovie Bari Nord	100,74	40,74	0,00	0,00	57,00	3,00	0,00
		Ferrovie del Sud Est	321,56	311,56	0,00	0,00	0,00	10,00	0,00
		Ferrovie Appulo Lucane	165,81	140,29	25,52	0,00	0,00	0,00	0,00
3	Estensione della rete ferroviaria	FBN - Prolungamento linea FM1, dalla stazione Cecilia alla nuova stazione Regioni	36,00	36,00					0,00
TOTALE			624,11	528,59	25,52	0,00	57,00	13,00	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA											
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo		
						Progetti in essere	Nuovi Progetti				
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore - Modifica impianti di segnalamento e pp.II, implementazione scmt, oneri (s.a.d.), implementazione ACC-ACCM	14,5	14,5						0,00	
		Linea ferroviaria Casalecchio-Vignola - Implementazione scmt, oneri (s.a.d.), interfacciamento ACC-CTC	0,666	0,666							0,00
		LINEA BOLOGNA PORTOMAGGIORE, SOPPRESSIONE PL IN LOC. CA' DELL'ORBO A SEGUITO RIALZO LINEA	7	5,4						1,6	
TOTALE			22,17	20,57	0,00	0,00	0,00	1,60	0,00		

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI CAGLIARI									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	SCMT della linea ferroviaria Cagliari - Isili e Macomer - Nuoro e adeguamento PP.LL dell'intera rete ferroviaria	19,60	19,60					0,00
		VARIANTE DI TRACCIATO, REALIZZAZIONE PUNTI DI INCROCIO E RADDOPPIO TRATTA MONSERRATO SETTIMO/SAN PIETRO	18,00	18,00					0,00
		impianti ad idrogeno (Monserrato-Isili)	30,30	30,30					0,00
2	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	SSB - Materiale Rotabile (n. 4 Unità di trazione Adm TIBB Sassari - n. 9 Unità di trazione Ads Stadler Sassari e Macomer - n. 7 Unità di trazione Ade 740 Cagliari e Macomer)	7,90	7,90					0,00
TOTALE			75,80	75,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI GENOVA									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Linea Genova-Casella	52,30	52,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Linea Principe Granarolo	7,60	7,60					0,00
2	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Acquisto di 2 nuove elettromotrici per la Ferrovia Genova Casella	14,00	14,00					0,00
TOTALE			73,90	73,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Ferrovie ramo Milano	85,66	25,63	59,40	0,00	0,00	0,63	0,00
TOTALE			85,66	25,63	59,40	0,00	0,00	0,63	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumvesuviana	483,16	171,51	230,00	-	-	81,65	0,00
		Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumflegrea : completamento e risanamenti statico della vecchia galleria Camaldoli	26,40	12,35	-			14,05	0,00
		Attrezzaggio linee isolate con un avanzato sottosistema CCS (controllo-comando e segnalamento) - Cumana e Circumflegrea	29,93	9,26				20,67	0,00
		Circumvesuviana e Circumflegrea - Linee vesuviane e flegree- attrezzaggio SCMT - SSB incluso CAB radio GSM-R , intervento copertura GSM-R, fibra ottica e wifi	80,50	80,50					0,00
		Santa M. Capua Vetere - Piedimonte Matese e Ferrovia Napoli- Benevento-Cancello - Attrezzaggio SCMT - SST con contestuale adeguamento degli impianti ACEI - PPLL	46,63	46,63					0,00

	Linea Suburbana Napoli - Piedimonte Matese - SOPPRESSIONE PP.LL. RETE FERROVIARIA EAV	30,00	30,00				0,00
	SVILUPPO TECNOLOGICO Infrastruttura tecnologia ed apparecchiature per la completa digitalizzazione delle attività di comando e controllo degli impianti e della circolazione: Intelligent Traffic system (Intera Rete EAV)	120,00		120,00			0,00
	Linea suburbana - SVILUPPO TECNOLOGICO Adeguamento agli standard di sicurezza delle gallerie alle vigenti normative strutturali e prevenzione incendi	20,00		20,00			0,00
	Potenziamento ed ammodernamento della linea Cancello - Benevento	109,00			109,00		0,00
	Circumflegrea - Nuovo telecomando linee Flegree con fornitura in opera di tre sottostazioni elettriche e adeguamento TE gallerie	30,00	30,00				0,00
	impianti ad idrogeno (SMCV-Piedimonte)	29,07				29,07	0,00

		Ammodernamento e potenziamento Ferrovia Cumana (arretramento stazione Torregaveta - Tratta Dazio-Gerolomini-Cantieri. Smantellamento linea storica - miglioramento dell'accessibilità delle stazioni)	41,50	41,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea -Soccavo-Mostra : tratta P.co San Paolo-Terracina OOCC Galleria e CV4	61,64	61,64					0,00
2	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	EAV - RINNOVO TRENI TPL - linea metropolitana, linee vesuviane, linee flegree	176,20		176,20				0,00
TOTALE			1107,83	483,39	370,00	109,00	29,07	116,37	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Sistema Ferroviario Metropolitano - tratta Reggio Calabria Centrale - Melito P.S.: realizzazione di 3 fermate e upgrade tecnologico	23,00	23,00					0,00
TOTALE			23,00	23,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI ROMA										
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo	
						Progetti in essere	Nuovi Progetti			
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Manutenzione straordinaria della Ferrovia Roma Lido con trasformazione in metropolitana e manutenzione della Ferrovia Roma Viterbo (tratta Riano - Morlupo), con upgrading tecnologico	478,97	458,32						20,65
		Manutenzione straordinaria delle ferrovie regionali ex concesse	24,00	24,00						0,00
2	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Acquisto nuovi treni – 20 da adibire alla Ferrovia Roma Lido - 18 da adibire alla Ferrovia Roma Viterbo	313,43	128,90	153,00			31,53		0,00
TOTALE			816,40	611,22	153,00	0,00	0,00	31,53		20,65

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Attrezzaggio dell'intera linea Canavesana	11,89	11,89					0,00
		Intervento Potenziamento ed ammodernamento linee ferroviarie - Torino-Ceres e Canavesana	120,50				120,50		0,00
4	Completamento delle linee ferroviarie in esecuzione	Interconnessione Rebaudengo - passante ferroviario	204,32	24,32			20,00	160,00	0,00
		Linea Torino Ceres - SCMT - intera linea	18,88	15,78				3,10	0,00
		Linea Torino Ceres - ulteriori interventi di messa in sicurezza (upgrade tecnologico, adeguamento gallerie decreto fuoco-fumi, sostituzione casse di manovra, implementazione rete GSM-R, modifica impianto snevato - sostituzione apparecchiature di segnalamento su linea, abolizione e modifica PPLL)	47,50	47,50					
TOTALE			403,09	99,49	0,00	0,00	140,50	163,10	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA									
Id	Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
						Progetti in essere	Nuovi Progetti		
1	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Linea Adria - Mestre - Realizzazione SCMT-RTB-PAI.PL	3,02	3,02					0,00
		Linea Adria - Mestre - elettrificazione	22,00	22,00					0,00
		Linea Adria - Mestre - Ulteriori interventi di messa in sicurezza (blocco conta assi, risaamento ponte in c.a)	1,51	1,51					0,00
2	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Linea Adria Mestre - Acquisto di 4 convogli elettrici	21,67		21,67				0,00
TOTALE			48,20	26,53	21,67	0,00	0,00	0,00	0,00

A.I.7. LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA'

Interventi in corso e programmati

Gli interventi in corso e programmati per lo sviluppo portuale, raggruppati in programmi di investimento, tengono conto del quadro dei fabbisogni del sistema trasportistico e di quelli più puntuali del trasporto marittimo; nelle tabelle seguenti sono riportati:

- i valori complessivi dei singoli programmi di investimento, con le fonti di finanziamento disponibili e le risorse da reperire (Tabella A.I.7.1);
- il dettaglio dei singoli interventi, per ogni programma e per ogni soggetto attuatore (Tabella A.I.7.2);
- l'elenco di ulteriori progetti sottoposti ovvero da sottoporre a progettazione di fattibilità (Tabella A.I.7.3).

TABELLA A.I.7.1: PROGRAMMI DI INVESTIMENTO PORTUALI

Id	DENOMINAZIONE PROGRAMMA	Costo Intervento (Mln €)	Risorse DM 353 e DM 332 Decreto porti" (Mln €)	Risorse PNRR (Mln €)	Risorse PNC (Mln €)	Altre Fonti (Mln €)	Fabbisogno Residuo (Mln €)
1	Manutenzione del patrimonio pubblico	446,29	101,46	7,63	0,00	189,22	147,98
2	Digitalizzazione della logistica e ICT	32,18	0,00	32,18	0,00	0,00	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	718,63	44,20	52,61	230,00	260,79	131,03
4	Ultimo miglio stradale	818,36	109,04	46,21	20,00	543,05	100,06
5	Accessibilità marittima	3393,92	139,12	0,00	1140,35	867,14	1247,31
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	640,73	0,00	107,50	315,50	163,40	54,33
7	Efficientamento energetico e ambientale	1188,20	29,40	74,17	693,95	118,64	272,05
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	503,84	20,10	0,00	10,17	209,13	264,44
9	Attività industriali nei porti	1244,57	121,00	8,20	0,00	949,01	166,36
10	Aumento selettivo della capacità portuale	2947,22	244,23	20,00	390,00	1335,56	957,43
	Totale	11933,94	808,55	348,50	2799,97	4635,93	3340,99

TABELLA A.I.7.2: PROGRAMMI DI INVESTIMENTO PORTUALI - INTERVENTI DI DETTAGLIO

Id	DENOMINAZIONE PROGRAMMA	AdSP	DESCRIZIONE	Costo Intervento (Mln €)	Risorse DM 353 e DM 332 Decreto porti" (Mln €)	Risorse PNRR (Mln €)	Risorse PNC (Mln €)	Altre Fonti (Mln €)	Fabbisogno Residuo (Mln €)
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MACS	RAVENNA - Adeguamento banchine operative - 3° stralcio Lotti 1, 2, 3, 4	50,30	45,00			5,30	0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAM	BRINDISI - Lavori di manutenzione e ammodernamento infrastrutture portuali della stazione navale della Marina Militare	15,49				15,49	0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MI	TARANTO - Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante	14,00				11,50	2,50
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MI	TARANTO - Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli	172,11	40,46			77,87	53,78
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MLOc	SAVONA - Messa in sicurezza Torrente Segno	18,00				18,00	0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MS	ORISTANO - Realizzazione di un Centro Servizi Polifunzionale per la Logistica Agroalimentare ("Ce.S.P.L.A.") nel porto di Santa Giusta – Oristano	7,63		7,63			0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MS	CAGLIARI - Lavori di riqualificazione del Molo Sanità con realizzazione di una struttura turistico ricettiva e rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il Molo Sanità e il Molo Sant'Agostino (project financing)	34,16				34,16	0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MTS	LIVORNO - Intervento di straordinaria manutenzione diga curvilinea	37,00					37,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MSOc	PALERMO - Ripristino e adeguamento funzionale edificio ex Tirrenia	19,30				19,30	0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MSOr	CATANIA - Ristrutturazione, consolidamento e adeguamento delle banchine e delle infrastrutture del porto nuovo	18,00					18,00

1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MSOr	AUGUSTA - Manutenzione straordinaria del porto commerciale e della Nuova Darsena Servizi	25,30				1,60	23,70
1	Manutenzione del patrimonio pubblico	MAS	VENEZIA - Conservazione architettonico e strutturale ad uso portuale dell'Edificio B "Edificio Sali e tabacchi" del compendio "ex Monopoli di Stato"	13,00					13,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico	MAS	VENEZIA - Molo Sali - Opere di ripristino palancolato e completamento Banchina ad uso portuale	16,00	16,00				0,00
1	Manutenzione del patrimonio pubblico	MTMI	GIOIA TAURO - Lavori di Riqualificazione e ammodernamento dell'area del retroporto di Gioia Tauro	6,00				6,00	0,00
2	Digitalizzazione della logistica e ICT	MAM	ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURALE NEI PORTI DI BARI E DI BRINDISI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA CAPACITÀ LOGISTICA AGROALIMENTARE (misura M2.C1 Linea 2.1 - MASAF)	6,62		6,62			0,00
2	Digitalizzazione della logistica e ICT	MLOc	Opere di potenziamento ed automatizzazione del Parco Ferroviario di Vado Ligure e infrastrutturazione digitale dell'esistente "varco faro"	9,56		9,56		0,00	0,00
2	Digitalizzazione della logistica e ICT	Tutte le AdSP	Sviluppo e implementazione dei servizi Port Community System per l'interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica Nazionale	16,00		16,00			0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAC	ANCONA - Intervento lungomare nord per la rettifica e la velocizzazione della linea ferroviaria con i materiali di escavo dei fondali marini dei porti del sistema portuale del mare Adriatico centrale	52,85			10,00	42,85	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOr	LA SPEZIA - Potenziamento di impianti ferroviari all'interno del porto commerciale	38,98				38,98	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOr	LA SPEZIA - Opere di completamento infrastruttura ferroviaria interna al porto mercantile	13,50	12,00				1,50
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTC	NAPOLI - Collegamenti stradali e ferroviari interni al sedime portuale	26,50				0,00	26,50
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTC	NAPOLI - Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale	20,00			20,00		0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTC	NAPOLI - Potenziamento dello scalo ferroviario asservito al Porto di Napoli e realizzazione delle infrastrutture stradali connesse	38,80				38,80	0,00

3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MI	TARANTO -opere di urbanizzazione primaria di un Eco- Industrial Park in Taranto	50,00		50,00			0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOc	GENOVA - Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea Sommergebile"	17,80				17,80	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOc	VADO LIGURE - Adeguamento Terminal Ferroviario (Opere di sistemazione del versante in fregio alla viabilità di accesso)	24,50				24,50	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOc	GENOVA - Ammodernamento e prolungamento nuovo parco Rugna	13,60				13,60	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTCS	CIVITAVECCHIA - Interventi di riorganizzazione del sistema ferro	23,33				23,33	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale, fase 1	39,53				39,53	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	TRIESTE - Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo	198,62			180,00		18,62
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale, fase 2	32,20	32,20				0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	MONFALCONE - Realizzazione di un piazzale intermodale in area demaniale (105.000 m2)	13,72				3,25	10,47
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	MONFALCONE - Adeguamento funzionale dell'infrastruttura ferroviaria afferente al porto di Monfalcone	20,00				2,06	17,94
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Opere di adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera	14,40			12,00	2,40	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Nuovo ponte ferroviario su canale Ovest	24,30		2,61	8,00	13,69	0,00
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Realizzazione di sovrappassi ferroviari su Via dell'elettricità per il miglioramento dell'accessibilità di ultimo miglio con benefici stimati in termini di incremento della competitività ferroviaria	56,00	0,00	0,00	0,00	0,00	56,00

4	Ultimo miglio stradale	MTMI	GIOIA TAURO - Fondo PNRR - Misura M5C3-I1.4.3 - ACCESSIBILITA' AL PORTO DI GIOIA TAURO Potenziamento urbanizzazione area industriale - bonifiche, viabilità, impianti a rete - "Completamento lavori di urbanizzazione del Porto di Gioia Tauro	10,00		10,00			0,00
4	Ultimo miglio stradale	MTC	SALERNO - Porta ovest I stralcio: realizzazione di un nuovo ramo di uscita autostradale, sistemazione dello svincolo autostradale zona cernicchiera, realizzazione di un nuovo collegamento (in galleria) tra autostrada e porto	162,27			10,00	152,27	0,00
4	Ultimo miglio stradale	MS	CAGLIARI - Strada di collegamento tra il terminal ro ro al porto ovest con svincoli sulla SS 195	10,00		10,00			0,00
4	Ultimo miglio stradale	MLOc	GENOVA - Programma straordinario interventi stradali prioritari in ambito portuale	160,18				160,18	0,00
4	Ultimo miglio stradale	MLOc	SAVONA - Nuova viabilità urbana in fregio Molo 8.44	19,85				19,85	0,00
4	Ultimo miglio stradale	MLOc	GENOVA - Riassetto accesso aree operative Porto di Genova Voltri	23,51				23,51	0,00
4	Ultimo miglio stradale	MAM	BARI - Realizzazione strada camionale di collegamento tra l'Autostrada A14 ed il porto di Bari	210,00	40,00			128,00	42,00
4	Ultimo miglio stradale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Viabilità principale rampe nord 2° lotto OO.SS.	102,10	69,04				33,06
4	Ultimo miglio stradale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Ponte di collegam. con antemurale	14,24			10,00	4,24	0,00
4	Ultimo miglio stradale	MTS	PIOMBINO - Strada di accesso al Porto ed alla città di Piombino SS 398 Tratto 2 Gagno	80,00				55,00	25,00
4	Ultimo miglio stradale	MSOr	AUGUSTA - messa in sicurezza delle opere d'arte al servizio dell'accesso al porto dell'isola e realizzazione del terzo collegamento tra le aree portuali e la terraferma	26,21		26,21			0,00
5	Accessibilità marittima	MACS	RAVENNA - Hub Portuale - FASE II «Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto - 3° stralcio (Approfondimento canali Candiano e Baiona a - 14,50 - Lotti 1 e 2)	81,35	40,00		20,00	1,35	20,00

5	Accessibilità marittima	MACS	RAVENNA - Hub Portuale - FASE II «Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto - 4° stralcio (realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dall'escavo)	141,26			110,00	0,00	31,26
5	Accessibilità marittima	MACS	RAVENNA - Approfondimento del Canale Piombone: - 1° lotto sistemazione funzionale del canale Piombone - 2° lotto - Risanamento della Pialassa Piombone e separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura artificiale	33,07				33,07	0,00
5	Accessibilità marittima	MAC	PESCARA - Interventi di deviazione porto canale	92,20	21,20			31,00	40,00
5	Accessibilità marittima	MAC	ANCONA - Demolizione parziale dell'attuale molo nord con regolarizzazione dei relativi fondali	11,00				11,00	0,00
5	Accessibilità marittima	MAC	ANCONA - Approfondimento dei fondali della banchina 26 e delle altre banchine commerciali	12,00				12,00	0,00
5	Accessibilità marittima	MAC	ORTONA - Interventi di potenziamento ed ampliamento del porto di Ortona. I° stralcio in attuazione al P.R.P. portuale	30,00				0,00	30,00
5	Accessibilità marittima	MAC	ORTONA - Interventi di potenziamento del porto	7,80				6,00	1,80
5	Accessibilità marittima	MTMI	GIOIA TAURO - Resecuzione delle banchine di ponente tratti G-H-I	100,00				20,00	80,00
5	Accessibilità marittima	MTMI	GIOIA TAURO - Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	60,00	50,00				10,00
5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Bonifica ed escavo dei fondali esterni al molo Fornelli Est	11,86				11,86	0,00
5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Dragaggio 3° bacino portuale nel porto mercantile e relativo canale di accesso	40,00					40,00
5	Accessibilità marittima	MLOr	MARINA DI CARRARA - Lavori di dragaggio del porto di Marina di Carrara	10,50					10,50
5	Accessibilità marittima	MTC	SALERNO - Prolungamento del Molo Manfredi	25,00			15,00		10,00
5	Accessibilità marittima	MTC	SALERNO - Dragaggio del Porto commerciale e del canale di ingresso - fase 2	65,00			40,00		25,00
5	Accessibilità marittima	MTC	NAPOLI - Escavo dei fondali dell'area portuale, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati - 2° lotto	10,00				10,00	0,00

5	Accessibilità marittima	MTC	NAPOLI - Prolungamento e rafforzamento della diga Duca D'Aosta	150,00			150,00		0,00
5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada - tratto di ponente	44,10			15,70		28,40
5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada - tratto di levante	60,00			20,00		40,00
5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Rifiorimento delle opere di protezione dalla agitazione ondosa del porto di Taranto e della rada di Taranto	30,00				1,17	28,83
5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Dragaggio di bonifica e mantenimento del fondali antistanti i moli del porto in rada	16,00				0,17	15,83
5	Accessibilità marittima	MS	CAGLIARI - Realizzazione darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi - 1° Fase	22,00					22,00
5	Accessibilità marittima	MS	PORTO TORRES - Lavori per il prolungamento dell'Antemurale di Ponente	36,26				36,26	0,00
5	Accessibilità marittima	MS	OLBIA - Lavori di escavo attracchi porto di Olbia a quota -10 m s.l.m. e la canaletta di accesso a quota -11,00 m s.l.m.	59,91					59,91
5	Accessibilità marittima	MLOc	VADO LIGURE - Nuova diga prima fase	84,89			45,00	39,89	0,00
5	Accessibilità marittima	MLOc	GENOVA - Nuova diga foranea - Fase A e Fase B	1300,00			500,00	393,00	407,00
5	Accessibilità marittima	MLOc	GENOVA - Nuova Torre Piloti	22,71				22,71	0,00
5	Accessibilità marittima	MLOc	GENOVA - Dragaggi sampierdarena e porto passeggeri	9,23				9,23	0,00
5	Accessibilità marittima	MAM	BRINDISI - Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est: 1° Lotto	43,00			39,00		4,00
5	Accessibilità marittima	MAM	BRINDISI - Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est: 2° Lotto	19,00			19,00		0,00
5	Accessibilità marittima	MAM	BRINDISI - Completamento del banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 m slmm.	65,00			30,00		35,00

5	Accessibilità marittima	MAM	BARLETTA - Prolungamento di entrambi i moli foranei e approfondimento dei fondali secondo le previsioni del PRP	38,00	19,92			5,00	13,08
5	Accessibilità marittima	MSOc	TRAPANI - Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio	67,50			67,00	0,50	0,00
5	Accessibilità marittima	MSOc	PALERMO - Escavo dei fondali bacino Crispi 3 e connesso rifiorimento mantellata	39,30				39,30	0,00
5	Accessibilità marittima	MSOc	TERMINI IMERESE - Lavori di completamento del molo sottoflutto - I stralcio	27,56				21,45	6,11
5	Accessibilità marittima	MSOc	TERMINI IMERESE - Lavori di completamento del molo foraneo di sopraflutto dalla progressiva 1.205,00 mt. alla progressiva 1.455,00 m - I stralcio	19,55				19,11	0,44
5	Accessibilità marittima	MSOc	LICATA - Progetto di completamento della banchina di riva del Porto di Licata e dragaggio dello specchio acqueo antistante	15,00					15,00
5	Accessibilità marittima	MSOc	GELA - Porto rifugio - Lavori di dragaggio dei fondali e ripascimento dell'area adiacente al molo di Levante e realizzazione di un pennello intercettatore a ponente del porto.	40,00					40,00
5	Accessibilità marittima	MSOc	PORTO EMPEDOCLE - Lavori di dragaggio del porto	50,00					50,00
5	Accessibilità marittima	MTCS	CIVITAVECCHIA - Prolungamento Banchina 13 II lotto (II lotto OO.SS.)	106,06			26,65	33,65	45,76
5	Accessibilità marittima	MTCS	CIVITAVECCHIA - Nuovo accesso al bacino storico (II lotto OO.SS.)	66,91			43,00	23,91	0,00
5	Accessibilità marittima	MTS	LIVORNO - Riprofilamento della banchina del canale di accesso nella zona Torre del Marzocco II Lotto	20,00				20,00	0,00
5	Accessibilità marittima	MTS	LIVORNO - Adeguamento al PRP delle strutture portuali limitrofe alla Stazione Marittima di Livorno lavori di resecazione delle banchine portuali	43,00					43,00
5	Accessibilità marittima	dello STRETTO	MILAZZO - Completamento banchine e pontili interni al bacino portuale ed escavazione fondali	26,20				26,20	0,00
5	Accessibilità marittima	MAO	TRIESTE - Interventi di ampliamento della radice del Molo VI del Punto Franco Nuovo	21,88	8,00			13,88	0,00
5	Accessibilità marittima	MAO	TRIESTE - Intervento di consolidamento della Diga Rizzo Sud del Porto di Trieste	15,01				1,93	13,08

5	Accessibilità marittima	MAS	VENEZIA e CHIOGGIA - Nuovo accordo quadro manutenzione canali Venezia e Chioggia	15,50				15,50	0,00
5	Accessibilità marittima	MSOr	AUGUSTA - Adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale - I° stralcio	29,31				8,00	21,31
5	Accessibilità marittima	MSOr	AUGUSTA - Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea braccio Sud - II stralcio	60,00					60,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAC	ANCONA - Banchinamento del fronte esterno del molo Clementino	22,00				22,00	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAC	SAN BENEDETTO D.T. - Vasca di colmata per sedimenti dragaggi	32,00				18,00	14,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAC	PESARO - Vasca di colmata per sedimenti dragaggi	27,00				11,00	16,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAC	ORTONA - Intervento rifacimento molo Martello	6,00				0,00	6,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	NAPOLI - Interventi di riqualificazione dell'area monumentale. Nuovo terminal passeggeri alla calata Beverello	23,20				23,20	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	NAPOLI - Potenziamento e riqualificazione infrastrutture area monumentale destinate a traffico passeggeri, a attività portuali e di collegamento con la città - Realizzazione parcheggi interrati e sistemazione aree esterne alla calata piliero	26,00			26,00		0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	SALERNO - Consolidamento ed adeguamento funzionale di alcuni moli e banchine	40,00			40,00		0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	NAPOLI - Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante del molo Pisacane	21,40	0,00	0,00	0,00	21,40	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAM	MANFREDONIA - Ristrutturazione e rifunionalizzazione molo alti fondali	121,00		41,00	80,00		0,00

6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MLOr	LA SPEZIA - Interventi di manutenzione straordinaria di banchina Paita - 1^ e 2^ lotto	16,00				16,00	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	PALERMO - Adeguamento e messa in sicurezza statica delle banchine VVSud e Santa Lucia Sud.	30,00			30,00		0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	PALERMO - Consolidamento banchina sud del molo Piave	17,20			15,00	2,20	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	PALERMO - Consolidamento molo sopraflutto Acquisanta	18,50			12,00	3,35	3,15
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	PALERMO - Completamento molo foraneo porto Arenella	21,79			19,00	2,79	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	TERMINI IMERESE - Piattaforma Logistica Intermodale - Infrastrutture per la logistica nautica da diporto molo sottoflutto	15,60		14,00			1,60
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	TERMINI IMERESE - Piattaforma Logistica Intermodale - Area tecnica a supporto della nautica da diporto	14,00		14,00			0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	TERMINI IMERESE - Piattaforma Logistica Intermodale - Rafforzamento terminal contenitor	8,00		8,00			0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTS	LIVORNO- Progetto di miglioramento e ammodernamento delle infrastrutture portuali dedicate per l'accessibilità della filiera agroalimentare nel porto di Livorno- AGRO-LI	14,48		10,00			4,48
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTS	LIVORNO - COLD CHAIN LIVORNO- Programma di investimento nell'efficiamento e sostenibilità della filiera del freddo nel porto di Livorno	14,10		10,00			4,10
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	dello STRETTO	VILLA SAN GIOVANNI - risanamento strutturale banchina scivolo 0, realizzazione nuova banchina mezzi veloci e terminal passeggeri	6,20		4,00		2,20	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	dello STRETTO	REGGIO CALABRIA - Lavori di adeguamento e risanamento banchina Margottini	10,76		6,50		4,26	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	dello STRETTO	AdSP dello Stretto - Interventi di continuità territoriale dello Stretto di Messina	37,00				37,00	0,00
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOr	CATANIA - Consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea, rafforzamento e potenziamento della testata	75,00			70,00		5,00

6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAS	VENEZIA - Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera tratto curva San Leonardo e Fusina	23,50			23,50		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MACS	ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE - Ravenna - Cold Ironing	35,72			35,00	0,72	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MACS	Green Ports - Progetto "Zero Immissioni"	24,00		10,40		13,60	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAC	ADSP DEL MAR ADRIATICO CENTRALE - Ancona, Ortona, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto - Cold ironing	15,80			11,00		4,80
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTMI	ADSP DEI MARI TIRRENO E IONIO MERIDIONALE - Gioia Tauro - Cold Ironing	2,80			2,00		0,80
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTMI	PORTO DI GIOIA TAURO - Elettrificazione delle banchine di levante tratti A, B, C, D1 E Alti fondali	110,00			18,37		91,63
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA - Cold Ironing - Nuova cabina di trasformazione alla radice del molo Garibaldi per cold ironing di banchina - Elettrificazione delle banchine del comparto commerciale del 2° e del 3° bacino portuale della Spezia	21,52			17,50	4,02	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA - Interventi di riambientalizzazione delle aree tra porto e città nel Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Fascia di rispetto portocittà lungo Viale San Bartolomeo, nei quartieri di Canaletto e Fossamastra 2° lotto funzionale: fascia di rispetto Fossamastra	12,50					12,50
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA - Cabina di trasformazione e linee elettriche di distribuzione a servizio del nuovo molo crociere nel primo bacino portuale della Spezia - cold ironing molo crociere	12,00					12,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Sostituzione gruppi elettrogeni esistenti con nuovi alimentati a idrogeno nei porti di La Spezia e Marina di Carrara	1,86		1,86			0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Efficientamento energetico della sede della Spezia e dell'ufficio territoriale di Marina di Carrara dell'AdSP del Mar Ligure Orientale	0,40		0,40			0,00

7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Efficientamento energetico degli impianti di illuminazione (torri faro) a servizio dei Porti di La Spezia e di Marina di Carrara	1,93		1,93			0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA - (Green Ports - PNRR) 1° lotto di lavori di realizzazione di una infrastruttura energetica in alta tensione a servizio del porto della Spezia	42,00		13,29			28,71
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Realizzazione di rete di distribuzione di energia elettrica nei porti di La Spezia e Marina di Carrara attraverso installazione di colonnine di ricarica per autoveicoli e per mezzi operativi	1,36		1,36			0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA - (Green Ports - PNRR) Realizzazione di impianto di produzione e distribuzione di idrogeno rinnovabile nel porto della Spezia al servizio di mobilità a idrogeno operante nei siti della Spezia e di Marina di Carrara	1,66		0,83			0,83
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Realizzazione di impianti di produzione e accumulo di energia elettrica da fotovoltaico su fabbricati presenti in ambito portuale di La Spezia e Marina di Carrara	4,90		2,45			2,45
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	NAPOLI - Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di realizzazione del completamento della rete fognaria portuale	18,00				18,00	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	NAPOLI - Progetto Cold Ironing	25,00			25,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	SALERNO - Progetto Cold Ironing	25,00			15,00		10,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	ADSP MAR TIRRENO CENTRALE - Green Campania Ports - ASSE D: Linea di azione 2 - Interventi di risparmio ed efficientamento energetico (illuminazione led); Linea di azione 3 - Interventi di produzione di energia da fonti rinnovabili (moto ondoso Salerno); Linea di Azione 4 - Interventi di mobilità sostenibile nelle aree portuali (navette elettriche)	4,21			4,21		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	NAPOLI - Piano di efficientamento energetico del porto con utilizzo di fonti alternative	18,00					18,00

7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Realizzazione di un impianto di cold ironing presso le banchine pubbliche del porto di Taranto	35,00			35,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Realizzazione di un impianto di cold ironing presso il Molo Polisetoriale in concessione ad SCCT nel porto di Taranto	12,00			12,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Realizzazione di un impianto di cold ironing presso il pontile petroli in concessione ad Eni nel porto di Taranto	8,00			8,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Monitoraggio ambientale integrato dell'area portuale di Taranto	14,00				8,80	5,20
7	Efficientamento energetico e ambientale	MS	ADSP DEL MARE DI SARDEGNA -Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, S. Teresa di Gallura, Portovesme - Cold Ironing	70,47			70,47		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	ADSP MAR LIGURE OCCIDENTALE - Genova - Cold Ironing	27,00	19,30			0,70	7,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	ADSP MAR LIGURE OCCIDENTALE - Savona - Cold Ironing	10,10	10,10			0,00	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	GENOVA E SAVONA - Alimentazione e ricarica dei mezzi elettrici	1,95		1,95			0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	SAVONA - Impianti fotovoltaici - Lotto 1 e 2	11,16		11,16			0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	SAVONA - Port Grid e accumuli	13,63		13,63		0,00	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	GENOVA - Impianti fotovoltaici FV - Porto commerciale Levante e Porto industriale Levante	5,71		5,71			0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAM	ADSP DEL MAR ADRIATICO MERIDIONALE -Bari, Brindisi - Cold Ironing	25,66				22,15	3,51
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAM	PORTO DI TERMOLI. Elettrificazione delle banchine, molo traghetti, pesca e FF.AA.	6,00			6,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOc	PALERMO - Nuovo impianto elettrico e illuminazione portuale - Cold ironing	32,00			32,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOc	TRAPANI - Intervento Green Port - Cold ironing	6,42			6,00	0,42	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOc	TERMINI IMERESE - Nuovo Impianto elettrico e illuminazione portuale - Cold ironing	6,39			6,00	0,39	0,00

7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOc	PORTO EMPEDOCLE - Nuovo Impianto elettrico e illuminazione portuale - Cold ironing	3,72			3,00	0,72	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Progetto Cold Ironing	80,00			80,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	LIVORNO - Progetto Cold ironing - Impianto dedicato a navi porta container	16,00			16,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	LIVORNO - Progetto Cold ironing - Area porto passeggeri	29,50			29,50		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PIOMBINO - Progetto di Cold ironing	16,00			16,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PORTOFERRAIO - Progetto di Cold ironing	16,00			16,00		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PIOMBINO-Progetto di mitigazione ambientale del Waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto - Green Energy impianto fotovoltaico porto	8,00		3,98			4,02
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PIOMBINO - Progetto di mitigazione ambientale del Waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino - Efficientamento energetico stazione marittima porto di Piombino	17,00		2,15			14,85
7	Efficientamento energetico e ambientale	dello STRETTO	ADSP DELLO STRETTO - Messina, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni - Progetto STRETTO GREEN - Cold ironing	23,30			20,00	3,30	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAO	ADSP DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE - Trieste, Monfalcone - Cold Ironing	86,95			31,00	2,95	53,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAO	TRIESTE E MONFALCONE - Riqualificazione ed efficientamento energetico di edifici demaniali e patrimoniali	7,00		3,07		1,18	2,75
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOr	AUGUSTA - Progetto Cold Ironing	32,60			32,60		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOr	CATANIA - Progetto Cold Ironing	56,50			56,50		0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAS	VENEZIA - Opere di realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera	41,69				41,69	0,00
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAS	ADSP DEL MAR ADRIATICO SETTENTRIONALE - Venezia e Marghera- Cold Ironing	89,80			89,80		0,00

8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOr	MARINA DI CARRARA - Waterfront (Ambiti 1, 2 e 4)	50,87			10,17	23,20	17,50
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOr	LA SPEZIA - Nuova stazione marittima passeggeri nel primo bacino portuale	42,50				42,50	0,00
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MTC	NAPOLI - Intervento di riqualificazione dell'area monumentale - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini generali volume esistente	20,10	20,10				0,00
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MTC	NAPOLI - Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e di imbarco passeggeri alla calata Beverello	12,40				7,30	5,10
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MI	TARANTO - riqualificazione del waterfront porto- città	28,00				9,70	18,30
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	GENOVA - Waterfront di Levante	10,00				10,00	0,00
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	GENOVA - Mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Prà lato sud aumento	14,48				14,48	0,00
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MACS	RAVENNA - Opere di urbanizzazione del terminal crociere	10,00				4,20	5,80
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MAS	VENEZIA - Realizzazione di un nuovo terminal crociere Opera originariamente pianficata ed in carico ad AdSPMAS. L'intervento con la relativa copertura finanziaria è stato in seguito inserito fra le opere commissariali previste dal D.L. n. 103/2021, come convertito dalla L. n. 125/2021).	62,00				62,00	0,00
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MSOc	PALERMO - Stazione marittima: rifunzionalizzazione e restyling	28,60				24,25	4,35
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MSOc	PORTO EMPEDOCLE- Lavori di banchinamento molo Crispi SO e nuovo terminal porpuse con restyling e adeguamento funzionale stecca edifici demaniali	63,39					63,39
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MSOc	TRAPANI - rigenerazione del waterfront storico del porto	150,00					150,00
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MAM	PORTO DI BARI. LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UN TERMINAL PASSEGGERI SULLA BANCHINA 10.	11,50				11,50	0,00
9	Attività industriali nei porti	MAC	ANCONA - Realizzazione di un nuovo piazzale in ampliamento di quelli esistenti, realizzazione di una nuova banchina di allestimento, allungamento del bacino di carenaggio	40,00	40,00				0,00

9	Attività industriali nei porti	MTMI	GIOIA TAURO - Realizzazione capannone industriale nella Zona Franca ex Isotta Fraschini	16,50				16,50	0,00
9	Attività industriali nei porti	MTMI	GIOIA TAURO - Bacino di carenaggio - impianto industriale	50,00				40,00	10,00
9	Attività industriali nei porti	MTC	NAPOLI - Risanamento statico del bacino di carenaggio n. 2 con adeguamento dell'impianto di pompaggio dei bacini n. 1	34,43				34,43	0,00
9	Attività industriali nei porti	MTC	NAPOLI - Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella	30,00					30,00
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - FASE 1	176,97				176,97	0,00
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - FASE 2	462,01				421,71	40,30
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Riqualificazione Hennebique	133,26				133,26	0,00
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Nuovo accosto Calata olii minerali	15,37				15,37	0,00
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Ridislocazione depositi costieri di Carmagnani/Superba	30,00				30,00	0,00
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Ristrutturazione della logistica portuale destinata alla funzione peschereccia	8,60		8,20		0,40	0,00
9	Attività industriali nei porti	MS	Porto Cocciani - lavori di realizzazione di un piazzale nell'area sterrata presso il porto Cocciani	12,00					12,00
9	Attività industriali nei porti	MSOc	PALERMO - Messa in sicurezza del Bacino di carenaggio da 150.000 TPL - Lavori e progettazione - Il Lotto Funzionale	94,79	81,00			13,79	0,00
9	Attività industriali nei porti	MSOc	PALERMO - Messa in sicurezza del Bacino di carenaggio da 150.000 TPL - Lavori e progettazione - I Lotto Funzionale	52,89				52,89	0,00

9	Attività industriali nei porti	MTS	PIOMBINO - Interventi connessi al nuovo PRP - Aree per la logistica/industriale - Banchina Ovest della Dasena Nord - I lotto funzionale	60,00					60,00
9	Attività industriali nei porti	MTS	LIVORNO - Lavori di raddoppio del capannone di stoccaggio cellulosa in zona M+K del porto di Livorno	15,00				0,94	14,07
9	Attività industriali nei porti	MI	TARANTO - Molo San Cataldo: centro servizi polivalente per usi portuali	12,75				12,75	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	RAVENNA - Hub portuale - FASE I Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto- 1° e 2° stralcio	280,73				279,43	1,30
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	RAVENNA - Adeguamento banchine operative - 4° stralcio	115,00					115,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	RAVENNA - Completamento area Porto Carni	21,03				2,70	18,33
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	Sviluppo logistica agroalimentare Infrastrutture d'accesso alla piattaforma logistica agroalimentare portuale - Porto di Ravenna - Intervento A	20,00		10,00			10,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	Sviluppo logistica agroalimentare Interventi di logistica agroalimentare speciale - Porto di Ravenna -Progetto B	20,00		10,00			10,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	Porto di Ancona - OPERE A MARE 2^ FASE - Completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti - 1° stralcio funzionale	37,00				37,00	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	ORTONA - Approfondimento dei fondali mediante dragaggio e consolidamento della banchina di riva	13,00				13,00	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOr	LA SPEZIA - Piazzale e banchina Canaletto	108,00				108,00	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOr	LA SPEZIA - Realizzazione ed elettrificazione del nuovo Molo crociere nel 1° bacino portuale della Spezia	57,00			30,00		27,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOr	LA SPEZIA - Piazzale e banchina Terminal del Golfo	10,54				10,54	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTC	NAPOLI - Completamento della darsena di Levante	20,00			20,00		0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MI	TARANTO - Molo Polisettoriale: interventi per il dragaggio di 2,3 Mm3 di sedimenti	83,00				83,00	0,00

10	Aumento selettivo della capacità portuale	MI	TARANTO - Dismissione dagli usi militari, recupero/valorizzazione culturale-turistica dell'area "Ex stazione Torpediniere" nel mar Piccolo con contestuale riallocazione di funzioni della M.M. - 1° lotto	20,00					20,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MS	CAGLIARI - Lavori di realizzazione dei banchinamenti del nuovo Terminal Ro Ro presso l'avamposto ovest del Porto Canale	337,91			99,35	0,65	237,91
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MS	CAGLIARI - Infrastrutturazione aree retrostanti i nuovi banchinamenti del lato sud ovest del bacino di evoluzione del Porto Canale - zona G1W e G2W	19,52	13,82				5,70
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MSOr	CATANIA - Lavori di allargamento banchine interne del molo foraneo tra la radice ed il pennello est	12,00	0,41				11,59
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Ampliamento Terminal Contenitori Ponti Ronco e Canepa	63,48				63,48	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo per intervento accordo sostitutivo lotto 1	9,98				9,98	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Interventi infrastrutturali sulle aree delle riparazioni navali	44,50				27,07	17,43
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAM	BRINDISI - Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e Ro-Ro di S. Apollinare (in 2 stralci funzionali)	35,50				29,33	6,17
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAM	BARI - Riqualificazione del molo S. Cataldo - Potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto	36,00				36,00	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Primo Lotto Funzionale (Il stralcio): Banchinamento Darsena Servizi	36,10				36,10	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTCS	FIUMICINO - Porto commerciale (PRP) 1° lotto funzionale (1 stralcio) e navigazione del Tevere	70,98	30,00			40,98	0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTS	LIVORNO - Darsena Europa	650,00	200,00			300,00	150,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	dello STRETTO	MESSINA - Lavori di costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale (cofinanziamento al Comune di Messina)	30,00				0,00	30,00

10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche ed industriali in zona Noghère anche in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghère	60,00			60,00		0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Progetto di banchinamento parziale del terminal Noghère (fase I secondo il PRP 2016), comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità	55,00			45,00		10,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del Molo VII nel Porto di Trieste	100,50			100,50		0,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Completamento del banchinamento del terminal Ro-Ro Noghère per ulteriori 400m di banchina	80,00					80,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Sviluppo Molo VIII - Fase 1 (Partenariato Pubblico Privato)	316,00				109,00	207,00
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAS	VENEZIA - Montesyndial - Nuovo terminal Container	184,45			35,15	149,30	0,00
				11.933,94	808,55	348,50	2.799,97	4.635,93	3.340,99

TABELLA A.1.7.3: PROGRAMMI DI INVESTIMENTO SOTTOPOSTI O DA SOTTOPORRE A PROGETTO DI FATTIBILITA'

Id	DENOMINAZIONE PROGRAMMA	AdSP	DESCRIZIONE
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MACS	RAVENNA - Progettazione preliminare per il recupero e riqualificazione del "Complesso Mercato ittico e peschiere" di Marina di Ravenna
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAO	TRIESTE E MONFALCONE - Piano integrato per l'innovazione manutentiva e gestionale di reti di sottoservizi e relativi impianti, superfici operative (piazzali e banchine) ed edifici pubblici
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAO	TRIESTE E MONFALCONE - Piano di interventi di manutenzione straordinaria su piazzali, banchine e arredi di banchina (inclusa realizzazione sistema sperimentale di protezione da cadute accidentali a mare)
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAO	TRIESTE E MONFALCONE - Piano di interventi di riqualificazione, adeguamento a normativa in materia di sicurezza ed abbattimento barriere architettoniche edifici pubblici
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MTMI	PORTO DI GIOIA TAURO - Realizzazione centro direzionale nel porto di Gioia Tauro da destinare a nuova sede dell'Autorità Portuale e incubatore per la logistica
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MI	TARANTO - Demolizione e ricostruzione dell'impalcato a giorno in c.a.p. del Molo San Cataldo lato ponente
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MLOc	GENOVA - Interventi di ripristino Viadotto Elicoidale via Balleydier (P.3148)
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MTCS	FIUMICINO - Messa in sicurezza idraulica della foce e nuovo ponte pedonale
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MTS	RIO MARINA - Adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MSOr	CATANIA - Lavori di ampliamento e consolidamento della banchina di levante del Porto peschereccio
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MACS	RAVENNA - Progetto per il potenziamento della dorsale ferroviaria sud
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOr	LA SPEZIA - Piattaforma logistica retroporto S. Stefano Magra - 3° lotto funzionale
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTS	LIVORNO, PIOMBINO - Piano del Ferro

3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	TRIESTE - Lavori di rinnovamento e adeguamento funzionale del raccordo ferroviario Aquilinia - Muggia.
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Collegamento ferroviario Via dell'Elettricità - Montesyndial
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Cavalcaferrovia via della Chimica Montesyndial
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Piattaforma intermodale
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Realizzazione del sistema di impiantistica del segnalamento ferroviario dei passaggi a livello
4	Ultimo miglio stradale	MTS	LIVORNO - Riorganizzazione e razionalizzazione della viabilità portuale di cintura – Separazione delle correnti di traffico portuale e cittadino – Diminuzione interferenze, incidentalità ed emissioni all'interfaccia Porto/Città – Razionalizzazione ed ottimizzazione
4	Ultimo miglio stradale	MTS	PIOMBINO - Realizzazione nuova vasca di colmata Poggio Batteria
5	Accessibilità marittima	MACS	RAVENNA - Completamento banchine in sponda SX Canale Piombone
5	Accessibilità marittima	MACS	RAVENNA - Consolidamento delle dighe foranee
5	Accessibilità marittima	MAC	ANCONA - Opere a mare 2° fase 2° stralcio realizzazione mt. 430 diga foranea di sottoflutto
5	Accessibilità marittima	MS	Porto di Porto Torres - Manutenzione, escavi, dragaggi del fondale del porto commerciale
5	Accessibilità marittima	MTMI	GIOIA TAURO - Sviluppo del banchinamento del cerchio di evoluzione sud per il potenziale insediamento di altre attività multipurpose
5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Bonifica con escavo fondale molo Italia nel Porto Mercantile
5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Bonifica e successivo escavo zona prospiciente molo Garibaldi e canale di accesso 1° bacino portuale
5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Dragaggio 2° bacino portuale
5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Infrastrutture frangionda a protezione della calata Malaspina
5	Accessibilità marittima	MLOc	VADO LIGURE - Nuova diga seconda fase
5	Accessibilità marittima	MTC	NAPOLI - Completamento escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, - 1° lotto
5	Accessibilità marittima	MTC	NAPOLI - Rafforzamento della Diga Duca D'Aosta nel Porto di Napoli
5	Accessibilità marittima	MTCS	CIVITAVECCHIA - 2° stralcio Ampliamento Antemurale Colombo. <i>In project review</i>
5	Accessibilità marittima	MTCS	CIVITAVECCHIA - Prolungamento Banchina 13 I lotto (II lotto OO.SS.)

5	Accessibilità marittima	MTS	LIVORNO - Resecuzione Calata Orlando e Accosto 55
5	Accessibilità marittima	MTS	PIOMBINO - Realizzazione I fase di ampliamento banchine interne
5	Accessibilità marittima	MTS	PIOMBINO - Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale per il completamento delle dighe di sopraflutto e sottoflutto
5	Accessibilità marittima	MTMI	PORTO DI CROTONE - Adeguamento statico molo Giunti
5	Accessibilità marittima	MTMI	PORTO DI CROTONE - Adeguamento statico molo foraneo da destinare all'attracco delle navi da crociera
5	Accessibilità marittima	MTMI	PORTO DI VIBO VALENTIA - Adeguamento statico banchina Bengasi del porto di Vibo Valentia.
5	Accessibilità marittima	MTMI	PORTO DI VIBO VALENTIA - Adeguamento statico del Molo Sud (molo Generale Malta e molo Cortese) del Porto di Vibo Valentia.
5	Accessibilità marittima	dello STRETTO	SALINE JONICHE - Interventi di dragaggio
5	Accessibilità marittima	MAO	TRIESTE - Lavori di approfondimento dei fondali del canale navigabile
5	Accessibilità marittima	MAO	TRIESTE - Realizzazione di una cassa di colmata in Punto Franco Nuovo
5	Accessibilità marittima	MSOr	AUGUSTA - Adeguamento di un tratto di banchina del porto commerciale per l'attracco di navi containers Il stralcio
5	Accessibilità marittima	MSOr	AUGUSTA CATANIA - Lavori di mantenimento dei fondali e recupero dei relitti
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MLOr	LA SPEZIA - Ristrutturazione e ampliamento del Molo Italia, con riqualificazione scogliera di protezione
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	SALERNO - Lavori di completamento Il stralcio Molo Manfredi
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	SALERNO - Lavori di adeguamento del porto di Santa Teresa a Salerno - opere necessarie per la resecazione del molo d sopraflutto per ricollocare gli ormeggi del bacino interno e rettificare la banchina di riva
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTS	PIOMBINO - Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al Nuovo Piano Regolatore Portuale per la realizzazione dei banchinamenti antistanti le vasche di colmata compreso dragaggio e realizzazione
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Emissario impianto di depurazione (Il lotto OO.SS.)
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Emissario dell'area sud (Il lotto OO.SS.)
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MACS	RAVENNA - Viabilità di collegamento al Terminal Crociere di Porto Corsini
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MACS	RAVENNA - Progetto per il potenziamento del terminal traghetti
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MTMI	PORTO DI CROTONE - Realizzazione centro polifunzionale da destinare a stazione marittima e sede dell'ADSP nel Porto di Crotona

8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	SAVONA - Nuovo molo sottoflutti nel porto di Savona
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	VADO LIGURE - Nuova darsena servizi tecnico nautici nel porto di Vado Ligure
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	VADO LIGURE - Porticciolo in radice di levante e della piattaforma di Vado Ligure
9	Attività industriali nei porti	MACS	RAVENNA - Progetto per la realizzazione di uno o più varchi portuali
9	Attività industriali nei porti	MLOc	SAVONA - Adeguamento molo Paolo Boselli nel porto di Savona (P.819)
9	Attività industriali nei porti	MTCS	GAETA - Realizzazione nuovo scalo di alaggio per delocalizzazione cantieristica - piano Frattasi
9	Attività industriali nei porti	MSOr	AUGUSTA - Realizzazione del distretto della cantieristica navale
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	ANCONA - Opere a mare 2° fase completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti (2° stralcio funzionale)
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	ANCONA - Opere a mare quarta fase
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	ANCONA - Realizzazione della cd "penisola"
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	Porto di Ancona - Nuovo terminal passeggeri
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	Porto di Ortona - Manutenzione straordinaria delle strutture della banchina nord nuova ed adeguamento piazzali retrostanti
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	MONFALCONE - Lavori di rifacimento e rinforzo dei piazzali di calata (1000x40m) per adeguamento a gru di maggiore portata
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Calata concenter
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Darsena Energetica Grandi Masse (Mare Nostrum). <i>In project review</i>
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTCS	FIUMICINO - Porto commerciale (PRP) 1° lotto funzionale (completamento). <i>In project review</i>
10	Aumento selettivo della capacità portuale	dello STRETTO	MESSINA - Lavori di adeguamento ed ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo
10	Aumento selettivo della capacità portuale	dello STRETTO	MESSINA - Lavori di rettifica della banchina I Settembre
10	Aumento selettivo della capacità portuale	dello STRETTO	MESSINA - Lavori di adeguamento ed ampliamento del terminal logistico del Molo Norimberga

A.I.8. LO SVILUPPO AEROPORTUALE

Interventi in corso e programmati

L'aviazione civile rappresenta un comparto strategico per l'economia del nostro Paese.

Stante la posizione baricentrica dell'Italia, è di fondamentale importanza consolidare il posizionamento del Paese nel contesto internazionale andando ad intercettare la domanda di traffico intercontinentale. Il consolidamento potrà essere reso possibile solo attraverso lo sviluppo di infrastrutture che siano in grado non solo di intercettare la domanda di traffico passeggeri, ma anche di recuperare il gap sul cargo.

Il nuovo Piano Nazionale Aeroporti (PNA), che si sta finalizzando, permetterà di rispondere in maniera più adeguata alla domanda di traffico e alle necessità della popolazione, migliorando la qualità della capacità offerta, rendendola sostenibile, più modulare e resiliente ai cambiamenti, valorizzando le forme di intermodalità e la digitalizzazione.

Con questa prospettiva gli aeroporti rafforzeranno il loro ruolo strategico anche per lo sviluppo del Sistema Paese oltre che per la garanzia del diritto alla mobilità, anche in termini di sostenibilità sociale, economica ed ambientale.

La strategicità delle infrastrutture aeroportuali a livello sociale nel Piano è anche declinata in termini di fornire una risposta efficace alle esigenze di mobilità nei territori remoti e/o meno accessibili attraverso le altre modalità di trasporto, sfruttando a pieno la terza dimensione, aprendosi all'impiego dei velivoli sostenibili di nuova generazione.

Il fattore dell'intermodalità ricopre un ruolo cruciale per assicurare una omogenea e quanto più coerente pianificazione strategica e il PNA incentiva la connessione degli scali con le realtà locali e gli altri nodi infrastrutturali mediante:

- l'implementazione delle connessioni tra gli aeroporti e le infrastrutture ferroviarie e altri sistemi di trasporto, anche agevolando il biglietto unico integrato;
- la connessione diretta con gli eventuali porti turistici e croceristici adiacenti;
- la sensibilizzazione degli Enti territoriali a livello di trasporti locale sullo sviluppo di collegamenti adeguati;
- la realizzazione di reti di ciclovie capaci di proporre un'accessibilità alternativa e sostenibile all'aeroporto, in particolare per gli smart passenger e gli addetti aeroportuali;
- le nuove forme di trasporto e servizi raggruppate sotto l'appellativo di Mobilità Aerea Avanzata/Urbana (Advanced Air Mobility - AAM/Urban Air Mobility - UAM), in una nuova visione di mobilità inclusiva e diffusa che superi la singola tratta del volo commerciale, aprendosi all'impiego dei velivoli sostenibili di nuova generazione.

A livello di sistema delle infrastrutture, il redigendo PNA si integra nello SNIT e gli indirizzi dell'attuale rete TEN-T.

Attraverso piani di digitalizzazione, il PNA punta a rendere gli aeroporti veri e propri hub di innovazione per nuove tecnologie e sistemi che miglioreranno la qualità del servizio aeroportuale a 360 gradi:

- la seamless passengers experience è volta a favorire l'interconnessione tra vari sistemi e tecnologie digitali per offrire ai passeggeri un percorso fluido, veloce e autonomo, in grado di elevare la qualità del servizio e minimizzare i tempi di attesa attraverso, attraverso azioni quali:

- o il riconoscimento biometrico

- o la smart security

- o i sistemi contactless

- aumento della sicurezza aeroportuale tramite l'implementazione dell'utilizzo di tecnologie innovative e avanzate che aiutano a prevenire possibili attacchi legati alla guerra cibernetica, al terrorismo e alla criminalità informatica;

- dal punto di vista del monitoraggio si punterà sull'innovazione per rilevare i problemi prima che incidano sul livello di servizio e, in caso di imprevisti, abilitare azioni tempestive che riportino il sistema aeroportuale in esercizio;

- si punterà a sistemi in grado di adattarsi rapidamente alle mutevoli condizioni interne o esterne al sistema;

- monitorare i consumi per migliorare gli aspetti energetici e ridurre l'impatto ambientale.

La Passenger Experience è considerata al centro di questa transizione e gli aeroporti dovranno essere in grado di recepire le sue peculiarità e richieste sempre in continua evoluzione, rendendo tutto il processo quanto più resiliente, veloce e flessibile tramite il potenziamento delle dotazioni digitali.

I processi di digitalizzazione coinvolgono, inoltre, le operazioni di volo sia a terra che nelle vicinanze dello scalo, determinando un valore aggiunto per l'efficientamento aeroportuale e contribuendo alla riduzione del gap degli scali italiani con altri Paesi europei.

Le azioni che il nuovo PNA conta di mettere in campo nell'ambito della sostenibilità sono riconducibili ai programmi messi in atto nel contesto internazionale e della 41° sessione dell'Assemblea ICAO: decarbonizzazione entro il 2050, la riduzione delle emissioni acustiche e il contenimento dell'impatto dell'aviazione internazionale sui cambiamenti climatici. In particolare, il programma Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), adottato dall'Italia su base volontaria, contiene, come strumento sostanziale di contenimento delle emissioni di CO₂, l'utilizzo dei Sustainable Aviation Fuel (SAF), azione che rappresenta uno dei pilastri per il raggiungimento dei Long Term Aspiration Goal (LTAG).

Per rispondere alle priorità individuate nei diversi ambiti, gli aeroporti dovranno effettuare degli investimenti per adeguare le infrastrutture e consentire la transizione al nuovo sistema aeroportuale allineato con le indicazioni del Piano.

Il nuovo PNA in corso di definizione riconferma i seguenti investimenti:

- Fiumicino: realizzazione della nuova pista di volo (quarta pista) e adeguamento della capacità del Terminal coerentemente con le previsioni di crescita dei passeggeri;

- Catania: realizzazione di una pista che possa accogliere aerei utilizzati nel medio lungo raggio;

- Firenze: nuova pista di volo con giacitura alternativa a quella esistente capace di superare i limiti operativi attuali, migliorare le performance ambientali e la realizzazione di un nuovo Terminal passeggeri.

Nel seguito è riportata la tabella degli interventi afferenti alle tematiche di intermodalità, sostenibilità ambientale e digitalizzazione previsti negli strumenti di programmazione vigenti.

TABELLA A.I.8.1: INTERVENTI DI SVILUPPO AEROPORTUALI				
Id	Denominazione	Descrizione	Costo intervento(mln €)	Finanziamento con tariffa (SI/NO)
1	Intermodalità	Collegamenti agli aeroporti di alcune dei principali nodi urbani tramite rete RFI o metropolitana, anche attraverso la realizzazione di fermate di interscambio o il miglioramento della loro accessibilità o integrazione	3,483	NO
2	Digitalizzazione	Informatizzazione digitalizzazione dei processi aeroportuali	47,337	SI
3	Sostenibilità ambientale	Interventi per la riconciliazione ambientale e produzione di energia da fonti rinnovabili	18,182	SI

A.I.9. GLI INTERPORTI

Interventi in corso e programmati

Di seguito vengono riportati gli investimenti finanziati attraverso il Fondo per gli investimenti e sviluppo infrastrutture del Paese, art.1 comma 140, Legge n.232/2016, per il completamento della rete nazionale degli interporti in termini di accessibilità, sostenibilità, efficientamento energetico e risoluzione dei “colli di bottiglia”, per un totale di 56 milioni di euro di finanziamento pubblico (45 milioni nel 2020 e poco più di 11 milioni di euro nel 2023; Tabella A.I.9.1). Considerando anche il contributo dei privati, gli investimenti complessivi ammontano a 126 milioni di euro. Ulteriori 55 milioni sono stati finanziati nell’ambito del Piano Nazionale Complementare (acquisto dispositivi intermodali, locotrattori e gru).

TABELLA A.I.9.1: FONDO PER GLI INVESTIMENTI E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE DEL PAESE ISTITUITO CON L'ARTICOLO 1, COMMA 140, DELLA LEGGE 11 DICEMBRE 2016, N.232		
Interporto	D.M. 519/2020	D.M. 248/2023
Bari - Interporto Regionale della Puglia Spa	€ 4.128.554,93	€ 0,00
Bologna - Interporto Bologna Spa	€ 4.314.562,93	€ 1.000.000,00
Cervignano - Interporto di Cervignano del Friuli Spa	€ 1.909.817,91	€ 704.834,00
Jesi - Interporto Marche Spa	€ 1.065.382,44	€ 0,00

Livorno - Interporto Toscano A. Vespucci Spa	€ 3.114.224,23	€ 900.000,00
Marcianise- Interporto Sud Europa Spa	€ 2.213.721,34	€ 0,00
Novara - Centro Interportuale Merci Spa	€ 2.472.620,87	€ 1.000.000,00
Orte - Interporto Centro Italia Orte Spa	€ 3.546.816,60	€ 0,00
Padova - Interporto Padova Spa	€ 4.494.336,38	€ 1.000.000,00
Parma - CE.P.I.M. Interporto di Parma Spa	€ 4.494.336,38	€ 740.000,00
Noola - Interporto Campano Spa	€ 0,00	€ 882.536,00
Portogruaro - Portogruaro Interporto Spa	€ 2.025.105,84	€ 1.000.000,00
Rovigo - Interporto di Rovigo Spa	€ 0,00	€ 925.000,00
Prato - Interporto della Toscana Centrale Spa	€ 1.768.663,27	€ 0,00
Torino - Società Interporto Torino Spa	€ 1.690.769,35	€ 1.000.000,00
Venezia - Interporto Rivers Venezia srl	€ 0,00	€ 1.000.000,00
Trento - Interbrennero Spa	€ 4.295.530,36	€ 0,00
Verona - Interporto Quadrante Europa - Consorzio ZAI	€ 3.465.557,17	€ 1.000.000,00
Totale	€ 45.000.000,00	€ 11.152.370,00

A.I.10. LE CICLOVIE NAZIONALI

Interventi in corso e programmati

L'articolo 1, comma 640, della legge del 28/12/2015, n. 208, ha previsto la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovia del Sole), Venezia-Torino (Ciclovia VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovia dell'acquedotto pugliese), Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB) di Roma, Ciclovia del Garda, Ciclovia Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia, Ciclovia Sardegna, Ciclovia Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia), Ciclovia Tirrenica e Ciclovia Adriatica.

Con DM del 29/11/2018, n. 517, erano stati previsti 16,62 mln € a ciascuna delle ciclovie nazionali, ad esclusione della ciclovia GRAB a cui era stato assegnato l'importo di 14,88 mln €, sufficiente per il completo finanziamento dell'opera. Nell'ambito del PNRR, Missione 2, Componente M2C2, con DM del 12/01/2022, n. 4, sono stati poi ripartiti ulteriori 400 mln €, di cui 150 milioni di fondi statali a legislazione vigente, assegnati alle Regioni nonché alla Provincia Autonoma di Trento.

In seguito alla decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea del 5 dicembre 2023 di modifica della decisione di esecuzione del 13 luglio 2021 relativa

all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia (ECOFIN 1291), l'importo complessivo delle risorse dedicate alle ciclovie turistiche nell'ambito del PNRR è stato aggiornato a 266,6 milioni di euro e sono quindi in corso le attività di analisi e rimodulazione degli interventi da parte delle competenti articolazioni ministeriali anche ai fini del rifinanziamento con risorse nazionali degli interventi non più ricompresi nel PNRR.

È possibile scaricare il
DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA
dai siti Internet

www.mef.gov.it • www.dt.mef.gov.it/it/ • www.rgs.mef.gov.it

ISSN 2239-0928