



Ministero  
dell'Economia  
e delle Finanze



# Documento di finanza pubblica

---

Allegato

Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica

2026

# Documento di finanza pubblica

---

Allegato

**Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica**

Presentato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

**Matteo Salvini**

2026



## INDICE

PREMESSA .....	5
I. LE LINEE PROGRAMMATICHE PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E PER L'EFFICIENTAMENTO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA.....	6
I.1 PER LO SVILUPPO DELLA QUALITA' DELL'ABITARE .....	7
I.2. PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA IDRICO .....	7
I.3. PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA integrato DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA .....	8
II. LA METODOLOGIA PER LA SELEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE: un <i>focus</i> specifico .....	9
II.1 LA RESILIENZA DEI SISTEMI DI TRASPORTO.....	9
II.2 IDENTIFICAZIONE DEI PERICOLI CLIMATICI.....	12
II.3 LA SENSIBILITA' AGLI EVENTI CLIMATICI ESTREMI.....	13
II.4 GLI INDICATORI DI ESPOSIZIONE AGLI EVENTI CLIMATICI ESTREMI .....	17
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 .....	26
III.3 IL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA .....	31
III.3.1 LE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO TEN-T .....	31
III.3.2 IL PROGRAMMA CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) 2021-2027 ..	44
III.3.3 IL SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT) .....	46
III.4 LA DOMANDA DI TRASPORTO DEI PASSEGGERI E DELLE MERCI .....	57
III.5 L'ANDAMENTO DEL PNRR.....	72
IV. I FOCUS STRATEGICI.....	76
IV.1 IL PONTE SULLO STRETTO .....	76
IV.2 LA REVISIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI.....	78
IV.3 IL PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA STRADALE .....	80
IV.4 PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA (PSNPL) .....	84
IV.5 INTERPORTI E PIATTAFORME LOGISTICHE .....	88
IV.6 LA DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA.....	89
IV.7 IL PROGRAMMA DI SVILUPPO DEI SISTEMI DI MOBILITA' NELLE AREE URBANE.....	91
IV.8 IL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA: PROGRAMMI DI SVILUPPO E SCENARI FUTURI .....	93
V. CONCLUSIONI.....	95

---

APPENDICE I: LA RICOGNIZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI ...	96
A.I.1 I PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA.....	96
A.I.2 I PROGRAMMI PER LO SVILUPPO DEL SETTORE IDRICO .....	102
A.I.3 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI .....	112
A.I.4 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS E LA VIABILITA' SECONDARIA..	117
A.I.5 I PIANI DI INVESTIMENTO PER LE AUTOSTRADE.....	121
A.I.6 LO SVILUPPO DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA.....	122
A.I.7 LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' .....	142
A.I.8 LO SVILUPPO AEROPORTUALE .....	171
A.I.9 GLI INTERPORTI .....	173
A.I.10 LE CICLOVIE NAZIONALI .....	175

## PREMESSA

Il documento “**Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica**” fornisce le linee di indirizzo per lo sviluppo degli investimenti infrastrutturali di competenza del **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, in coerenza con il quadro programmatico europeo e contiene la **ricognizione dei principali interventi in corso e programmati**, con l’aggiornamento dei costi, delle risorse disponibili e dei fabbisogni residui.

Nelle more della modifica della normativa nazionale di contabilità pubblica, necessaria per allineare il sistema nazionale alla nuova *governance* economica europea, il documento rappresenta l’Allegato infrastrutture 2026, previsto all’articolo 10 della legge di contabilità e finanza pubblica n. 196 del 31 dicembre 2009, come modificata dal D.Lgs. 12 settembre 2018, n. 116.

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

Negli ultimi anni il sistema delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica italiano ed europeo ha vissuto una trasformazione profonda, guidata dall'esigenza di adottare modelli di sviluppo **più efficienti, sostenibili e resilienti**, capaci di coniugare crescita economica, sicurezza e benessere dei cittadini.

Il 2025 ha rappresentato un **anno decisivo per l'Italia delle infrastrutture**, in vista della scadenza del **PNRR** prevista per il 2026, segnando il passaggio dalla fase di progettazione e avvio dei cantieri al momento cruciale dell'**accelerazione realizzativa**. L'anno appena concluso ha registrato il **massimo livello di operatività, investimento e avanzamento delle opere**, confermando il ruolo strategico della spesa infrastrutturale come motore della crescita, con effetti diretti e indiretti sull'economia reale, sull'occupazione e sul tessuto produttivo nazionale.

Le politiche europee del Green Deal, del pacchetto Fit for 55 e del piano REPowerEU continuano a orientare gli investimenti verso la decarbonizzazione, l'efficientamento energetico e l'adozione di soluzioni tecnologiche avanzate. Per l'Italia, ciò significa consolidare una visione in cui la **transizione sostenibile e digitale non rappresentano un vincolo, ma un'opportunità** per aumentare la produttività, attrarre capitali privati e creare occupazione qualificata nei settori della costruzione, della manutenzione, della logistica e dell'innovazione industriale.

In un contesto internazionale caratterizzato da forte instabilità, la vulnerabilità delle catene logistiche ha messo in luce la necessità di dotare il Paese di reti **robuste, sicure e moderne**, capaci non solo di garantire continuità nei collegamenti, ma anche di attrarre investimenti e rafforzare la competitività dei nostri porti, dei nostri sistemi industriali e delle nostre filiere strategiche. L'elevato grado di interconnessione tra **sviluppo delle reti di trasporto, innovazione tecnologica e resilienza**, se ben governato, diventa un fattore abilitante per la crescita del Paese; se trascurato, può trasformarsi in una fonte di rischio, soprattutto in relazione alle minacce cyber-fisiche che colpiscono i sistemi digitali e alla vulnerabilità delle infrastrutture critiche.

La programmazione delle infrastrutture, in questa fase, deve inoltre fare i conti con cambiamenti di natura demografica e territoriale: l'invecchiamento della popolazione, lo spopolamento delle aree interne e gli squilibri strutturali tra Nord, Centro e Mezzogiorno impongono decisioni orientate alla **coesione nazionale**, alla **riduzione dei divari** e al **rafforzamento dell'accessibilità**. In questo quadro, gli investimenti diventano uno strumento essenziale per sostenere lo sviluppo dei territori, generare nuova occupazione e creare le condizioni affinché imprese e comunità possano prosperare.

Coerentemente con le evoluzioni della governance economica europea e con i nuovi strumenti di programmazione finanziaria, l'Italia ha consolidato una strategia fondata su una visione **unitaria del sistema dei trasporti e della logistica**, in cui infrastrutture moderne, reti integrate e innovazione digitale rappresentano leve fondamentali per la competitività nazionale.

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

I temi legati all'**edilizia statale**, alle **politiche abitative** e alla **rigenerazione urbana** rivestono un'importanza fondamentale nell'ambito delle politiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che sta consolidando gli importanti sforzi già avviati, ad esempio, con il Programma innovativo per la qualità dell'abitare (PINQUA) e con il "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.

L'utilizzo delle migliori tecnologie e dei materiali più efficienti sta favorendo lo sviluppo di un'edilizia di "alta qualità", non solo nelle zone centrali, ma anche e soprattutto nelle periferie, per dare a queste ultime un nuovo volto e per attenuare l'iper-antropizzazione.

## I.2. PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA IDRICO

A seguito del cambiamento del clima l'importanza di un **sistema idrico efficace ed efficiente** è primaria. La scarsità di piogge sta comportando difficoltà 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.

In questo contesto, 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.

Lo sviluppo di un sistema idrico, qualunque sia l'utilizzo della risorsa non può prescindere dallo sviluppo delle infrastrutture preposte al suo utilizzo, in tale contesto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita un ruolo di coordinamento strategico che 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 nel settore idropotabile.

Con la L. 205/2017, art. 1, commi 516 e ss. e con la riforma conseguita 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 all'assenza di un atto di pianificazione in materia di investimenti per la realizzazione, la manutenzione straordinaria, il potenziamento e/o il completamento di infrastrutture idriche a livello nazionale. Nel corso del 2024 è stato adottato, con DPCM 17 ottobre 2024, pubblicato in G.U. n. 302 del 17.12.2024, il "**Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**" (PNIISSE), con l'obiettivo di aumentare significativamente l'accesso alla risorsa idrica complessiva, anche attraverso nuove modalità di ricognizione dei fabbisogni infrastrutturali e rinnovati criteri di selezione delle infrastrutture idriche. L'Allegato

1 del DPCM 17 ottobre 2024 riguarda nello specifico la pianificazione di n. 418 proposte di interventi per un fabbisogno complessivo pari a circa 12 mld €.

In seguito all'adozione del Piano, avvenuta nel 2024, con il DM del 17 settembre 2025, n. 223, è stato approvato il finanziamento per uno stralcio attuativo, ai sensi della nuova disciplina, che ha consentito al MIT di finanziare 75 interventi su tutto il territorio nazionale per un importo complessivo di circa 1 mld €. Parallelamente sono state avviate le procedure per l'aggiornamento della pianificazione in adempimento della normativa.

### **I.3. PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA INTEGRATO DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA**

L'Italia ha consolidato una strategia fondata su una visione **unitaria del sistema dei trasporti e della logistica**, che si concretizza nel **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT)**, comprendente le tratte italiane della rete TEN-T, le grandi direttrici transfrontaliere e le infrastrutture di rilevanza nazionale e configurandosi come l'ossatura attraverso cui costruire un Paese più connesso, più sicuro e più capace di competere su scala europea e globale.

Lo sviluppo del **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT)** continua ad essere di assoluta priorità nelle politiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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 **valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente**, anche sfruttando l'innovazione tecnologica e le opportunità offerte dalla transizione digitale per studiare soluzioni atte ad **aumentare la sicurezza delle infrastrutture** e la loro **resilienza ai cambiamenti climatici**, a gestire e a ottimizzare i flussi di traffico, a promuovere l'integrazione con il territorio;
- sul **potenziamento degli assi ferroviari nazionali e delle reti locali**, consentendo a tutte le aree del Paese l'accessibilità ai servizi di trasporto veloce per i passeggeri e migliorando le interconnessioni fra porti, interporti e valichi alpini per le merci;
- sull'attivazione delle procedure di aggiornamento e revisione del **sistema delle concessioni autostradali**, anche allo scopo di ottenere tariffe equilibrate per l'utenza e la certezza degli investimenti sulla rete concessa;
- sulla **valorizzazione della catena logistica**, sfruttando le potenzialità della digitalizzazione per produrre miglioramenti tangibili sulla vita delle aziende e delle persone;
- sulla nuova  **riforma del sistema portuale**, nella convinzione che i porti debbano rimanere pubblici e nell'ottica di una centralizzazione della governance, favorendo l'innovazione tecnologica e rendendo più efficiente lo sviluppo degli investimenti;
- sul **potenziamento del trasporto marittimo** e sulla riqualificazione funzionale dell'offerta portuale;
- sull'**efficientamento del trasporto pubblico locale**, consentendo a ogni cittadino un agevole accesso ai servizi di mobilità e proseguendo nel rinnovo del parco mezzi e nello sviluppo degli investimenti sulle reti;
- sullo **sviluppo del trasporto aereo**, valorizzando gli aeroporti che svolgono, per la loro collocazione geografica, una funzione strategica per la mobilità dei cittadini e delle merci.

## II. LA METODOLOGIA PER LA SELEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE: UN *FOCUS* SPECIFICO

In linea con il nuovo **approccio multicriterio** per la selezione delle infrastrutture strategiche, introdotto con l'Allegato Infrastrutture al DEF 2024, che combina, attraverso valutazioni quantitative e qualitative non solo l'efficienza economica (benefici-costi) ma anche altri criteri di valutazione, tra cui la sostenibilità ambientale, il riequilibrio territoriale, l'efficienza energetica, il MIT ha avviato un approfondimento specifico sulla valutazione della **resilienza delle infrastrutture**.

I sistemi di trasporto, in particolare, sempre più spesso sono oggetto di disfunzioni fisiche (es. crolli) e funzionali (es. riduzioni capacità, velocità di esercizio) dovute a sollecitazioni esterne e/o condizioni estreme difficilmente prevedibili, i cui impatti si ripercuotono a cascata su tutti gli altri sistemi economici (manifattura, turismo, logistica,...). Garantire l'operatività di tali sistemi, attraverso azioni di mitigazione del rischio, risulta oggi un fattore cruciale per la mobilità di merci e persone.

### II.1 LA RESILIENZA DEI SISTEMI DI TRASPORTO

Tra i criteri dell'approccio multicriterio per la valutazione degli investimenti, il MIT ha individuato, come *focus* su cui sviluppare indagini di dettaglio, la "resilienza" dei sistemi di trasporto. Essa può definirsi in base alla cosiddetta "robustezza" del sistema, ovvero come la capacità di resistere a sollecitazione impreviste ("shock"), considerando la "rapidità di recupero" delle condizioni di funzionalità iniziali, in caso di accadimento di un evento imprevisto. La **robustezza** va definita in funzione del tipo di evento (ad es. un sisma, un'alluvione, ...) e del relativo impatto sul sistema di trasporto (es. cedimento infrastrutturale, interruzione parziale, limitazione temporanea di circolazione, ...) e del sistema socio-economico di cui fa parte e a cui contribuisce. Un sistema di trasporto è maggiormente robusto e quindi più resiliente, quanto più è in grado di mitigare l'impatto dello shock. D'altra parte, un altro aspetto fondamentale per garantire la resilienza dei sistemi di trasporto è anche la **rapidità di recupero**, che a sua volta è legata alla presenza di azioni preventive (ad esempio piani di monitoraggio e gestione emergenze, piani di intervento, ...) per velocizzazione di interventi di messa in sicurezza prima di tutto di persone ed asset, e di messa in moto di azioni di ripristino del danno causato e di gestione del transitorio (emergenza). Se la robustezza di un sistema permette di mitigare il potenziale dannoso di un evento, la rapidità garantisce che gli effetti negativi, come la riduzione del livello di servizio di una rete di trasporto, siano risolti nel minor tempo possibile, riducendo al minimo i danni economici e sociali.

L'analisi della **resilienza dei sistemi di trasporto** si concentra, quindi, sull'identificazione degli elementi che possono risultare critici in caso di shock della rete per carenza di robustezza, identificati come elementi "vulnerabili" - conseguenza

della combinazione della loro sensibilità ed esposizione ai vari possibili hazard attuali e futuri, e sulle misure necessarie per garantirne un'adeguata resilienza, insieme ad un sistema di gestione delle emergenze e sui piani preventivi che consentono di gestire il transitorio e ripristinare l'ordinario.

Tra le cause di maggiore instabilità dei sistemi di trasporto, gli eventi estremi legati al cambiamento climatico rappresentano un fattore di potenziale incertezza, il cui approfondimento, negli ultimi anni, è diventato prioritario. Tant'è che, al fine di garantire uno sviluppo infrastrutturale resiliente, la Commissione Europea ha pubblicato gli ***Orientamenti Tecnici sulla Verifica Climatica delle Infrastrutture nel periodo 2021-2027***, fornendo un quadro metodologico per la cosiddetta "resa a prova di clima" delle opere, volto a integrare la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici nella progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture.

Fondati su una solida base normativa, tra cui il Regolamento *InvestEU* (UE 2021/523), il Meccanismo per Collegare l'Europa (*MCE*, UE 2021/1153) e il Regolamento sulle Disposizioni Comuni (UE 2021/1060), questi orientamenti richiedono che i progetti infrastrutturali siano allineati agli obiettivi dell'Accordo di Parigi e al principio di "non arrecare un danno significativo" ("*Do No Significant Harm*", *DNSH*).

Nel 2024 - 2025, il MIT ha sviluppato una metodologia di valutazione della **resilienza delle infrastrutture** esistenti di fronte a eventi climatici estremi, con il supporto di EIB Advisory attraverso il mandato JASPERS. Questa decisione è in linea con la strategia del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (*MASE*), delineata nel Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici 2023 (*PNACC*) e con l'approccio della Commissione Europea per il finanziamento delle opere infrastrutturali. Tale metodologia costituisce, inoltre, parte integrante del redigendo Piano Nazionale di Resilienza delle reti di trasporto nazionali al cambiamento climatico, il quale si basa sugli ***Orientamenti Tecnici sulla Verifica Climatica delle Infrastrutture nel periodo 2021-2027*** comunicati dalla Commissione Europea nel 2021, ed è anche coerente con gli "INDIRIZZI PER LA VERIFICA CLIMATICA DEI PROGETTI INFRASTRUTTURALI IN ITALIA PER IL PERIODO 2021-2027"<sup>1</sup> sviluppati dal Dipartimento di Coesione in collaborazione con il *MASE* ed il supporto di EIB Advisory JASPERS.

La valutazione della vulnerabilità delle infrastrutture di trasporto agli eventi climatici estremi, avviata dal MIT, si articola in fasi progressive, comprendente uno **screening preliminare**, volto a individuare i rischi climatici rilevanti, e una **analisi dettagliata**, finalizzata alla valutazione della vulnerabilità e dei rischi e alla definizione delle possibili misure di adattamento.

La **valutazione della vulnerabilità climatica** combina l'analisi della **sensibilità** delle infrastrutture ai diversi pericoli climatici (propria del tipo di infrastruttura ed indipendente dalla sua collocazione spaziale) con quella della **esposizione** attuale e futura, basata su dati meteorologici, proiezioni climatiche e conoscenze territoriali, che invece dipende dalla collocazione geografica ma è indipendente dal tipo di infrastruttura. La combinazione delle due risulta nella vulnerabilità di un certo tipo di infrastruttura nella sua collocazione geografica. Tale impostazione consente di identificare gli **elementi di rete potenzialmente più critici dal punto di vista**

<sup>1</sup> [indirizzi-per-la-verifica-climatica\\_e\\_allegato.pdf](#)

**climatico**, risultanti dall'interazione tra caratteristiche infrastrutturali, condizioni del territorio e intensità dei fenomeni climatici attesi. Tale analisi di criticità può poi essere integrata ed estesa considerando anche altri aspetti come quantità e tipologia di traffico, ridondanza del tratto analizzato e possibilità di percorsi alternativi, collegamento di infrastrutture critiche, ecc.

Più nel dettaglio, l'approccio metodologico adottato si sviluppa attraverso:

1. **L'identificazione dei pericoli climatici<sup>2</sup>** più rilevanti per le infrastrutture di trasporto, valutandone lo stato di pericolosità attuale e previsto, rispetto agli scenari selezionati di evoluzione delle emissioni di gas climalteranti (cosiddetti Representative Concentration Pathways, RCP<sup>3</sup>);
2. **L'analisi della vulnerabilità climatica** rispetto ai suddetti pericoli, costituita da un'analisi di sensibilità e di esposizione, laddove, in relazione al pericolo climatico considerato, la **sensibilità** dipende dalla tipologia infrastrutturale (strada, ferrovia, etc.) e l'**esposizione** dalla collocazione geografica dell'infrastruttura; ad esempio, l'esposizione al pericolo di frane o di sisma di una strada è valutata in funzione delle mappe di rischio idrogeologico e sismico del territorio nazionale.

Il lavoro svolto nell'ultimo anno insieme ai gestori della rete stradale nazionale (ANAS) e ferroviaria (RFI) ha portato a:

- l'identificazione degli hazard relativi ad eventi climatici estremi rilevanti per le strade e le ferrovie;
- una metodologia di analisi della sensibilità delle infrastrutture stradali e ferroviari a tali hazard;
- una metodologia di analisi dell'esposizione delle reti nazionali attraverso indicatori per i quali si conosce lo stato attuale e quello previsto negli scenari RCP.

Le analisi in corso, dopo aver individuato le vulnerabilità principali delle reti nazionali esistenti, permetteranno di selezionare **le priorità di intervento** per la resilienza climatica delle reti, in linea con la metodologia per la selezione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale. Avere un'analisi

---

<sup>2</sup> I pericoli climatici identificati dall'Appendice A del Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 della Commissione Europea del 4 giugno 2021 comprendono sia eventi cronici che acuti. Tra gli eventi cronici, si annoverano il cambiamento della temperatura dell'aria e delle acque, lo stress termico, la variabilità della temperatura e lo scongelamento del permafrost, oltre ai cambiamenti del regime dei venti. Rientrano tra i pericoli legati alle acque il cambiamento del regime e del tipo di precipitazioni, la variabilità idrologica, l'acidificazione degli oceani, l'intrusione salina, l'innalzamento del livello del mare e lo stress idrico. Inoltre, fenomeni come l'erosione costiera, la degradazione ed erosione del suolo e il soliflusso compromettono la stabilità della massa solida. Per quanto riguarda gli eventi acuti, si segnalano le ondate di calore, le gelate, gli incendi di incolto, i cicloni, uragani e tifoni, le tempeste di neve, polvere o sabbia e le trombe d'aria. La siccità e le forti precipitazioni rientrano tra i principali fattori di rischio idrologico, con possibili conseguenze come inondazioni e il collasso dei laghi glaciali. Infine, i fenomeni legati alla massa solida comprendono valanghe, frane e subsidenza, con impatti rilevanti su territori vulnerabili. Nel corso dello sviluppo del Piano verranno selezionati ed analizzati solamente i pericoli climatici il cui potenziale impatto sulle infrastrutture di trasporto è ritenuto significativo.

<sup>3</sup> Gli scenari RCP (Representative Concentration Pathways) sono proiezioni sviluppate dall'IPCC (International Panel on Climate Change) per rappresentare diverse traiettorie di emissioni di gas serra e forzante radiativa fino al 2100. Ogni scenario (RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0, RCP8.5) corrisponde a un diverso livello di riscaldamento globale in base alle emissioni future.

complete della resilienza e delle priorità di intervento permetterà anche, tra gli altri, di poter accedere ad eventuali finanziamenti comunitari finalizzati a tali obiettivi, esistenti o futuri.

## II.2 IDENTIFICAZIONE DEI PERICOLI CLIMATICI

I pericoli climatici (“hazard”) identificati dall’Appendice A del Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 della Commissione Europea del 4 giugno 2021 comprendono sia eventi cronici che acuti. Tra gli eventi cronici, si annoverano il cambiamento della temperatura dell’aria e delle acque, lo stress termico, la variabilità della temperatura e lo scongelamento del permafrost, oltre ai cambiamenti del regime dei venti. Rientrano tra i pericoli legati alle acque il cambiamento del regime e del tipo di precipitazioni, la variabilità idrologica, l’acidificazione degli oceani, l’intrusione salina, l’innalzamento del livello del mare e lo stress idrico. Inoltre, fenomeni come l’erosione costiera, la degradazione ed erosione del suolo e il soliflusso compromettono la stabilità della massa solida. Per quanto riguarda gli eventi acuti, si segnalano le ondate di calore, le gelate, gli incendi di incolto, i cicloni, uragani e tifoni, le tempeste di neve, polvere o sabbia e le trombe d’aria. La siccità e le forti precipitazioni rientrano tra i principali fattori di rischio idrologico, con possibili conseguenze come inondazioni e il collasso dei laghi glaciali. Infine, i fenomeni legati alla massa solida comprendono valanghe, frane e subsidenza, con impatti rilevanti su territori vulnerabili. Nel corso dello sviluppo del Piano verranno selezionati ed analizzati solamente i pericoli climatici il cui potenziale impatto sulle infrastrutture di trasporto è ritenuto significativo.

Il confronto con i gestori infrastrutturali ha consentito di definire un insieme di hazard climatici rilevanti ai fini dell’analisi di vulnerabilità delle infrastrutture di trasporto agli eventi estremi (Tabella 1).

Per ciascun hazard selezionato è stato, inoltre, sviluppato un approfondimento metodologico volto alla descrizione dei principali meccanismi di impatto e all’individuazione delle fonti dati e degli indicatori più idonei per la successiva analisi dell’esposizione. A tal fine, con il supporto del MASE è stata condotta un’analisi degli indicatori inclusi nel PNACC e nelle principali fonti istituzionali e degli istituti di ricerca nazionali e internazionali, al fine di valutare la disponibilità del dato e l’applicabilità al contesto d’analisi.

**TABELLA II.2.1: PERICOLI CLIMATICI SECONDO LA CLASSIFICAZIONE DEL REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2021/2139 E ANALISI DELLA RILEVANZA: ROSSO: SOLO RFI, BLU: SOLO ANAS, VERDE: ENTRAMBI, GRIGIO: HAZARD NON CONSIDERATO**

	Temperatura	Venti	Acque	Massa Solida
<b>Hazard cronico</b>	Cambiamento della temperatura (aria, acque dolci, acque marine)	Cambiamento del regime dei venti	Cambiamento del regime e del tipo di precipitazioni (pioggia, grandine, neve/ghiaccio)	Erosione costiera
	Stress termico		Variabilità idrogeologica o delle precipitazioni	Degradazione del suolo
	Variabilità della temperatura		Acidificazione degli oceani	Erosione del suolo
	Scongelamento del permafrost		Intrusione salina	Soliflusso
			Innalzamento del livello del mare	
			Stress idrico	
	<b>Hazard Acuto</b>	Ondata di calore	Ciclone, uragano, tifone	Siccità
Ondata di freddo/gelata		Tempesta (compresa quelle di neve, polvere o sabbia)	Forti precipitazioni (pioggia, grandine, neve/ghiaccio)	Frana
Incendio di incolto		Tromba d'aria	Inondazione (costiera, fluviale, pluviale, di falda)	Subsidenza
			Collasso di laghi glaciali	

### II.3 LA SENSIBILITA' AGLI EVENTI CLIMATICI ESTREMI

L'analisi di sensibilità di un'infrastruttura ai rischi climatici consiste nel valutare quanto questa è sensibile a tali rischi, a prescindere dalla sua posizione sul territorio.

#### INFRASTRUTTURE STRADALI

La metodologia per la valutazione della sensibilità degli asset stradali ai pericoli climatici si basa sull'analisi degli eventi pregressi e sul comportamento osservato delle opere in occasione di fenomeni estremi, verificando se l'asset sia rimasto operativo con sole limitazioni, abbia richiesto interventi straordinari o sia stato gravemente danneggiato. A questa analisi storica si affianca una valutazione tecnico-ingegneristica della capacità intrinseca dell'opera di resistere ai diversi hazard climatici, considerando se essa sia stata progettata per fronteggiarli e se disponga di meccanismi

di mitigazione. Il risultato è l'attribuzione a ciascuna tipologia di asset di un livello di sensibilità (basso, medio, alto), definito in funzione dell'intensità del danno e delle conseguenze sulla funzionalità (Tabella 2).

**TABELLA II.2.2: SENSIBILITA' DEGLI ASSET STRADALI AGLI HAZARD CLIMATICI**

Rischio climatico \ Asset	Piano viabilità e corpo stradale	Ponti	Gallerie	Opere di attravers. minori	Sistemi elettrici e impianti tecn. stradali	Fabbricati non str. all'esercizio	Fabbricati str. all'esercizio
Cambiamento del regime e del tipo precipitazioni	Medio	Alto	Medio	Alto	Medio	Basso	Basso
Forti precipitazioni	Medio	Alto	Medio	Alto	Medio	Basso	Basso
Innalzamento del livello del mare	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio
Inondazione	Alto	Alto	Medio	Alto	Alto	Medio	Medio
Variabilità idrologica o delle precipitazioni	Basso	Medio	Medio	Alto	Basso	Basso	Basso
Cambiamento del regime dei venti	Basso	Medio	Basso	Basso	Medio	Basso	Basso
Ciclone, uragano, tifone	Alto	Alto	Medio	Medio	Alto	Alto	Alto
Tromba d'aria	Alto	Alto	Medio	Medio	Alto	Alto	Alto
Tempesta	Alto	Alto	Medio	Medio	Alto	Medio	Medio
Erosione costiera	Alto	Alto	Medio	Medio	Alto	Medio	Medio
Erosione del suolo	Alto	Medio	Medio	Medio	Alto	Medio	Medio
Frana	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Soliflusso	Alto	Medio	Medio	Medio	Alto	Medio	Medio
Subsidenza	Alto	Medio	Medio	Medio	Alto	Medio	Medio
Valanga	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Incendio di incolto	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio
Ondata di calore	Medio	Medio	Basso	Basso	Medio	Basso	Basso
Ondata di freddo/gelata	Medio	Medio	Basso	Basso	Medio	Basso	Basso
Stress termico	Basso	Basso	Basso	Basso	Medio	Basso	Basso

Il livello di sensibilità di ciascuna sezione della rete nazionale è stimato mediante una media ponderata dei livelli di sensibilità delle diverse categorie di asset che la compongono, pesati in funzione della loro estensione relativa all'interno della sezione stessa.

## **INFRASTRUTTURE FERROVIARIE**

La metodologia per la valutazione della sensibilità delle infrastrutture ferroviarie ai cambiamenti climatici prende avvio dal Vulnerability Assessment di RFI, che permette l'assegnazione di un livello di sensibilità (da Nullo ad Alto) agli hazard climatici ad ogni tipologia di asset infrastrutturale (Tabella 3). Anche in questo caso la base di partenza è stata l'analisi degli eventi pregressi e sul comportamento osservato delle opere in occasione di fenomeni estremi.

Gli asset della rete ferroviaria vengono raggruppati per classe omogenea (opere civili, sovrastruttura ferroviaria, energia, segnalamento, telecomunicazioni) e, tramite logiche differenziate, viene calcolato un valore unico di sensibilità all'hazard. Successivamente, tramite una pesatura differenziata tra tratta elettrificata e non, questi valori di sensibilità delle classi omogenee vengono combinati per ricavare un valore unico per ogni coppia tratta-hazard in esame. Infine, attraverso l'esame di banche dati proprietarie sugli incidenti climatici e sullo stato di conservazione dei manufatti, le tratte possono essere maggiorate di una classe di sensibilità.

TABELLA II.2.3: SENSIBILITA' DEGLI ASSET FERROVIARI AGLI HAZARD CLIMATICI

Asset Hazard	Accessibilità	Catenaria	Fab. Strumenti all'esercizio	Fabbricati Viaggiatori	Gallerie	Magazzini-Depositi-Officine	Opere di attravers. minore	Parcheggi	Passaggi a livello	Piano viabilità e Corpo Stradale	Ponti	Segnalamento	Sistemi elettrici	Sonostazioni	Sovrastuttura ferroviaria	Telecomunicazioni	Terreni	Uffici/immobili residenziali commerciali
Ondata di calore	MEDIO	MEDIO	ALTO				EASSO		EASSO	MEDIO	EASSO	MEDIO	EASSO		ALTO	MEDIO		
Variazioni della temperatura			MEDIO				EASSO				EASSO				MEDIO			
Ondata di freddo/gelata	MEDIO	MEDIO		EASSO	MEDIO	EASSO	EASSO			MEDIO	EASSO	MEDIO	EASSO	EASSO	ALTO	MEDIO		EASSO
Incedendo di incendio	MEDIO	MEDIO								MEDIO		MEDIO	ALTO	ALTO	EASSO	MEDIO		
Stress termico			EASSO				EASSO				EASSO	EASSO						
Ciclone, uragano, tifone	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO		ALTO	MEDIO	EASSO	EASSO	EASSO	MEDIO	MEDIO	EASSO	EASSO		MEDIO	EASSO	ALTO
Tempesta (comprese quelle di neve, polvere o sabbia)	EASSO	ALTO	MEDIO	MEDIO		MEDIO	EASSO		EASSO		EASSO	MEDIO	MEDIO		EASSO	ALTO		MEDIO
Tromba d'aria	EASSO	ALTO	ALTO	EASSO		EASSO	EASSO		EASSO	EASSO	EASSO	MEDIO	EASSO	EASSO		ALTO		EASSO
Innalzamento del livello del mare	EASSO	EASSO	EASSO	MEDIO		MEDIO	EASSO	MEDIO	EASSO	EASSO	EASSO	EASSO	EASSO	EASSO	EASSO	EASSO	MEDIO	MEDIO
Siccità										EASSO								
Forti precipitazioni (pioggia, grandine, neve/ghiaccio)	EASSO	MEDIO	ALTO	EASSO				EASSO	MEDIO	MEDIO		EASSO		EASSO	EASSO	EASSO	EASSO	EASSO
Inondazione (costiera, fluviale, pluviale, di falda)	ALTO	ALTO	ALTO	MEDIO	MEDIO	MEDIO	ALTO	MEDIO	MEDIO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO		ALTO	MEDIO	MEDIO
Degradazione del suolo																		
Erosione del suolo				EASSO		EASSO	EASSO	EASSO		EASSO	EASSO						EASSO	EASSO
Soliflusso																		
Valanga	MEDIO	ALTO	ALTO	MEDIO		MEDIO	MEDIO	MEDIO		ALTO	MEDIO			EASSO		ALTO	MEDIO	MEDIO
Frana	MEDIO	ALTO	ALTO	MEDIO	ALTO	MEDIO	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO	ALTO			ALTO		ALTO	MEDIO	MEDIO
Subsidenza	MEDIO			MEDIO	MEDIO	EASSO	ALTO	MEDIO		EASSO	ALTO						MEDIO	MEDIO
Erosione costiera	MEDIO	MEDIO	MEDIO	MEDIO	MEDIO	MEDIO	ALTO	MEDIO	MEDIO	ALTO	ALTO	MEDIO	MEDIO	MEDIO		MEDIO	MEDIO	MEDIO

## **II.4 GLI INDICATORI DI ESPOSIZIONE AGLI EVENTI CLIMATICI ESTREMI**

L'analisi di esposizione di un'infrastruttura ai rischi climatici consiste nel valutare quali e quanti rischi legati al clima previsti alla sede dell'infrastruttura medesima, ora e in futuro, indipendentemente dal tipo di progetto.

### **Fattore Acqua**

L'esposizione viene modellata considerando quattro hazard principali:

- **innalzamento del livello del mare (cronico),**
- **forti precipitazioni (acuto),**
- **inondazioni fluviali e pluviali (acuto),**
- **siccità (acuto).**

L'esposizione all'innalzamento del livello del mare è ottenuta dall'incrocio tra localizzazione degli asset e proiezioni climatiche (Copernicus, NASA), integrate con eventuali mappature dei gestori. Le forti precipitazioni sono modellate tramite indicatori climatici del PNACC (RX1DAY - massimo giornaliero di precipitazione; R20 - giorni con precipitazioni >20 mm) su griglia nazionale 12×12 km, in coerenza con gli scenari RCP. L'inondazione è stimata mediante sovrapposizione geografica con la Mosaicatura ISPRA 2020 delle aree a pericolosità idraulica (classificate per tempi di ritorno), mentre per gli scenari futuri si adotta un approccio prudenziale basato su possibile incremento della frequenza degli eventi. La siccità è rappresentata attraverso l'indicatore CDD (giorni consecutivi secchi), integrabile con dati JRC e CNR-IBE, per stimare l'esposizione a deficit idrici prolungati che possono incidere sui terreni di fondazione.

### **Fattore Temperatura**

L'esposizione ai rischi legati alla temperatura è articolata in cinque hazard:

- **variabilità della temperatura (cronico),**
- **incendi di incolto (acuto),**
- **ondate di calore (acuto),**
- **ondate di freddo (acuto),**
- **stress termico (cronico).**

La variabilità della temperatura è modellata tramite l'indicatore TG (temperatura media annuale o stagionale), contenuto nel PNACC. Gli incendi di incolto sono rappresentati mediante l'indice FWI (Indice di rischio incendio), integrato con banche dati nazionali e Copernicus (EFFIS). Le ondate di calore sono stimate con il WSDI (Indice di durata dei periodi di caldo), mentre le ondate di freddo con il CSDI (Indice di durata dei periodi di freddo). Lo stress termico è rappresentato tramite combinazioni di indicatori CDD e HDD (giorni di raffrescamento e riscaldamento), al fine di cogliere gli effetti di oscillazione termica estrema sugli asset. Tutti questi indicatori sono presenti nel PNACC e proiettati su griglia 12×12 km e scenari RCP.

### Fattore Vento

L'esposizione al **vento estremo** (acuto) è modellata attraverso l'indicatore EWS (98° percentile della velocità massima giornaliera del vento (m/s)), con dettaglio trimestrale. Tale indicatore, fornito dal PNACC su griglia 12×12 km e scenari RCP, consente di rappresentare l'intensificazione attesa di tempeste e raffiche violente, potenzialmente responsabili di danni strutturali, caduta di alberature e compromissione degli impianti tecnologici.

### Fattore Masse Solide

Questo fattore comprende hazard prevalentemente legati a dinamiche geomorfologiche:

- **erosione costiera** (cronico),
- **frane** (acuto),
- **valanghe** (acuto),
- **subsidenza** (cronico).

L'esposizione all'erosione costiera è modellata tramite la mappatura delle infrastrutture prossime alla linea di costa, integrando dati dei gestori e cartografie ISPRA. Le frane sono rappresentate mediante sovrapposizione tra infrastrutture e banche dati ufficiali sul dissesto idrogeologico (ISPRA, IFFI, PAI), con possibile estensione prudenziale agli scenari futuri. Le valanghe sono modellate attraverso le Carte di Localizzazione Probabile delle Valanghe (CLPV) e dati regionali nelle aree montane. La subsidenza è ottenibile dalle basi dati ISPRA o dal programma Copernicus - European Ground Motion Service (EGMS).

### 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.1.1: 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 Italia

Il nuovo Piano Casa Italia e le politiche per l'abitare sostenibile rappresentano un'opportunità strategica per superare una visione meramente emergenziale del disagio abitativo e per riaffermare il diritto alla casa come diritto costituzionalmente garantito.

In un contesto nazionale segnato da politiche orientate al contenimento del consumo di suolo e alla valorizzazione del patrimonio edilizio esistente, il Piano Casa Italia può assumere un ruolo propulsivo, diventando un autentico motore di rigenerazione urbana, sociale, ambientale e civile.

La finalità non deve limitarsi alla sola risposta quantitativa alla domanda di alloggi, ma deve mirare alla costruzione di comunità residenziali solidali e inclusive, capaci di dialogare con il tessuto urbano circostante e di promuovere una rinnovata idea di città. In questa prospettiva, l'abitare diventa parte integrante di un più ampio processo di rigenerazione urbana, fondato su sostenibilità, coesione sociale e qualità della vita.

Il Piano casa Italia è concepito quale strumento programmatico avente ad oggetto il rilancio delle politiche abitative come risposta coerente ed efficace ai bisogni della persona e della famiglia mediante la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica e sociale (mixité, co-housing, senior housing, housing intergenerazionale, etc.).

Il Piano si pone l'obiettivo di fornire una concreta risposta al contrasto al disagio abitativo attraverso politiche di contenimento del consumo di suolo e di valorizzazione nonché riorganizzazione dell'esistente introducendo nuovi modelli di gestione, non più fondati sul solo elemento "casa", ma che coinvolgono aspetti di natura sociale, economica e culturale, da inserire nella riorganizzazione insediativa volta alla rigenerazione urbana nel suo complesso.

Il Piano può diventare il volano di rigenerazione urbana, sociale, ambientale e civile al fine di rispondere alle esigenze delle categorie deboli (giovani coppie, genitori separati, disabili, lavoratori e studenti fuori sede, donne vittime di violenza, famiglie monogenitoriali, famiglie con minore a carico), prevedendo soluzioni flessibili e adattabili alle diverse tipologie di nuclei familiari.

In questo quadro, la presenza pubblica assume un ruolo proattivo: le politiche abitative devono essere concepite come parte di un sistema integrato di azioni sociali, economiche e culturali, inserite in una riorganizzazione insediativa più ampia, solidale, intelligente e sostenibile.

L'attenzione si sposta dalla semplice produzione di alloggi alla creazione di spazi urbani che favoriscano la ricucitura tra centro e periferia, promuovendo la mobilità dolce, il verde pubblico e la sicurezza. La localizzazione degli interventi diventa una questione strategica: è necessario superare la logica delle lottizzazioni monofunzionali e puntare a progetti unitari a scala di quartiere, frutto di una co-progettazione partecipata che coinvolga attivamente le comunità e le realtà insediate.

Le politiche abitative sostenibili devono essere parte integrante delle strategie di rigenerazione urbana, prevedendo una densificazione degli ambiti interessati e una integrazione tra edilizia pubblica, sociale, comunitaria e libera.

Il Piano casa Italia è uno strumento che consentirà di formulare la migliore risposta sia in termini di nuovi modelli di abitare, sia in termini di finanza di progetto.

### Normativa di riferimento

- Legge 30 dicembre 2023, n. 213, articolo, 1 commi 282-284:

Gli studi in materia di politiche abitative e l'attenta analisi di quanto emerso nel corso dei Tavoli tematici di confronto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con gli stakeholder del settore, attivati ai fini della definizione delle "linee guida" per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica e sociale di cui alla legge 30 dicembre 2023, n. 213, art. 1, commi 282-284, hanno consentito di individuare le seguenti azioni da porre in campo:

- a) definire le strategie di medio e lungo termine per la complessiva riorganizzazione dell'offerta abitativa, in sinergia con gli Enti territoriali, al fine di fornire risposte ai nuovi fabbisogni abitativi emergenti dal contesto sociale;
- b) integrare i Programmi di edilizia residenziale e sociale;
- c) dare nuovo impulso alle iniziative di settore;
- d) individuare modelli innovativi di governance e di finanziamento dei progetti;
- e) razionalizzare l'utilizzo dell'offerta abitativa disponibile.

In attuazione della legge 30 dicembre 2023, n. 213 (comma 282-284) ed a seguito delle consultazioni tenutesi alla presenza del Ministro con i maggiori protagonisti del settore per la valutazione di strategie e investimenti da porre in campo nonché dei lavori svolti nei 4 tavoli tecnici per l'approfondimento di alcune tematiche emerse, è stato elaborato un documento contenente le linee guida per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica e di edilizia sociale.

Successivamente è stato predisposto lo schema di decreto interministeriale che definisce le sopraccitate "linee guida", il quale è stato inoltrato al Ministero dell'economia e delle finanze nonché al Ministro per gli affari regionali e le autonomie per il preliminare concerto non ancora espresso.

- Legge 30 dicembre 2024, n. 207, articolo, 1 commi 401-403

Il comma 402 della legge n. 207/2024 ha previsto l'approvazione con DPCM, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, del Piano casa Italia quale strumento programmatico per il rilancio delle politiche abitative e la riorganizzazione dell'offerta abitativa nel medio e lungo periodo, anche alla luce della sperimentazione.

Il Piano è finalizzato a definire le strategie di medio e lungo termine per la complessiva riorganizzazione del sistema casa, in sinergia con gli enti territoriali, al fine di fornire risposte ai nuovi fabbisogni abitativi emergenti dal contesto sociale, integrare i programmi di edilizia residenziale e di edilizia sociale, dare nuovo impulso alle iniziative di settore, individuare modelli innovativi di governance e di finanziamento dei progetti, razionalizzare l'utilizzo dell'offerta abitativa disponibile.

- Legge 30 dicembre 2025, n. 199, articolo, 1 commi 782-784

La legge ha apportato modifiche sia alla legge n. 213/2023 che alla legge n. 207/2024.

In particolare, il decreto interministeriale di cui all'originario comma 282 della legge n. 213/2023, previsto per la definizione delle sopraccitate "linee guida", è stato sostituito dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'articolo 1, comma 402, della legge n. 207/2024.

Inoltre, il comma 284 della citata legge n. 213/2023 è stato riformulato con la previsione che la spesa di 100 milioni di euro, inizialmente autorizzata per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica e sociale, contribuisce alle finalità del Piano casa Italia di cui alla legge n. 207/2024.

Nel comma 402 della legge 207/2024 è stato introdotto in relazione al DPCM il concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

La legge n. 199/2025 ha, altresì, aggiunto all'articolo 1 della legge n. 207/2024 il comma 402-bis che pone attenzione, nell'ambito degli interventi di recupero, riqualificazione e realizzazione di nuovi modelli di edilizia residenziale pubblica e sociale, ai fabbisogni dei giovani, delle giovani coppie, dei genitori separati e degli anziani.

#### Dotazione finanziaria del Piano casa Italia

Le leggi di bilancio del 2023, 2024 e 2025 prevedono lo stanziamento di complessivi 970 milioni di euro:

- *100 milioni di euro*, stanziati dalla legge di bilancio del 2023 per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica e sociale, per le annualità 2027 e 2028 (50 milioni per ciascuna annualità);
- *560 milioni di euro*, stanziati dalla legge di bilancio del 2024 per il finanziamento delle iniziative del Piano casa Italia, suddivisi in: 150 milioni per l'annualità 2028, 180 milioni per l'annualità 2029 e 230 milioni per l'annualità 2030;
- *310 milioni di euro*, stanziati dalla legge di bilancio del 2025 quale rifinanziamento delle iniziative del Piano casa Italia di cui euro 116.000.000,00 per l'anno 2026, euro 166.000.000,00 per l'anno 2027 ed euro 28.000.000,00 per l'anno 2028.

Il DPCM approvativo del Piano casa Italia e delle Linee guida per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica e sociale, nonché il relativo decreto attuativo sono all'attenzione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro.

## 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, poi aumentate a 161, 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, nonché lo stato di attuazione del Programma.

## **Il Programma ERP Sicuro, verde e 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.

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 sono sommate ulteriori fonti finanziarie, per un totale di **3.175,21 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 €)	Fonte (8) (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	120	392,45
2029				9,40	10,58	-	-	160	179,98
2030					10,89	-	-	428	438,89
2031					10,90	-	-	-	10,90
2032					10,90	-	-	-	10,90
2033					10,23	-	-	-	10,23
<b>TOTALE</b>	<b>250,00</b>	<b>600,00</b>	<b>400,00</b>	<b>201,19</b>	<b>126,02</b>	<b>440,00</b>	<b>450,00</b>	<b>708,00</b>	<b>3.175,21</b>

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; (8) legge 207/2024, art. 1 comma 533.

### 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.

Il Piano sostituisce e unifica in un unico strumento programmatico e di pianificazione le sezioni "Invasi" e "Acquedotti" del previgente; sarà attuato dal MIT per stralci successivi in funzione delle risorse finanziarie progressivamente disponibili. Al MIT spettano, inoltre, i compiti di 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.

A seguito dell'applicazione delle procedure di valutazione delle 562 proposte ricevute, il Piano è stato adottato con dPCM 17 ottobre 2024, pubblicato in G.U. n. 302 del 17 dicembre 2024. La pianificazione è composta da 418 proposte ammissibili, classificate nelle tre classi previste dal decreto n. 350/2022.

Nel dettaglio:

- 59 proposte sono inserite in classe A, per un importo richiesto pari a circa 2,7 mld €;
- 183 proposte sono inserite in classe B, per un importo richiesto pari a circa 6,0 mld €;
- 176 proposte sono inserite in classe C, per un importo richiesto pari a circa 3,7 mld €.

Complessivamente, quindi, nella pianificazione il fabbisogno attualmente richiesto è valutato in circa 12 mld di euro.

Il 22 ottobre 2025 è stato pubblicato un Avviso per l'aggiornamento del Piano, le cui proposte saranno sottoposte alle procedure di valutazione previste dalla norma.

In termini di programmazione, con il DM n. 223 del 16 settembre 2025 (GU n. 246 del 22 ottobre 2025) è stato adottato lo "Stralcio 2025" del PNISSI con l'individuazione di n. 75 interventi per un finanziamento complessivo stanziato pari a 957,1 mln €. Nel corso del corrente anno 2026, la competente Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche avvierà la predisposizione di un ulteriore stralcio attuativo, consentendo l'avvio del previsto iter di approvazione.

## 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 (PNISSI)** 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 valuta, quindi, le proposte pervenute secondo un'analisi multi criteriale che analizza le proposte su base tecnica, economico-finanziaria, ambientale e sociale (accessibilità ed impatti dell'opera sulle comunità). I risultati di detta valutazione sono riportati nel *“focus”* precedente.

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:

- prioritariamente degli interventi inseriti nelle prime due classi di valutazione;
- del livello di progettazione disponibile al momento della predisposizione dello stralcio;
- del bilanciamento della ripartizione territoriale.

**L'assegnazione delle risorse economiche destinate all'attuazione di stralci del Piano viene effettuata - a normativa vigente -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.**

**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, 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.

A seguito dell'entrata in vigore, il 18 luglio 2024, del **Regolamento (UE) n. 1679/2024** sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) n. 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013, sono state introdotte: una nuova configurazione delle reti TEN-T e dei Corridoi di trasporto europei, 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 (entrati a pieno diritto nella strategia dei grandi assi dei Corridoi), 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.

La 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.

Il Regolamento contempla, dunque, requisiti e misure, particolarmente sfidanti e rigorosi, per il completamento della rete transeuropea dei trasporti in tre orizzonti

temporali stabiliti: 2030 per la rete di rango Centrale (*Core*), 2040 per la rete Centrale estesa (*Extended Core*) e 2050 per la rete di rango Globale (*Comprehensive*). In questo disegno, i nove Corridoi di Trasporto Europei sono costituiti da sezioni appartenenti alla rete Centrale e rete Centrale estesa e cinque di essi interessano l'Italia. Quale conseguenza del Regolamento, si è, di fatto, 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.

Se da un lato i parametri tecnici rafforzati saranno fondamentali per contribuire alla riduzione delle emissioni dei trasporti del 90% e al miglioramento delle performance di trasporto in Europa, dall'altro, gli Stati saranno oggetto di uno stringente e attento monitoraggio sulla loro attuazione da parte dei Coordinatori europei dei Corridoi di Trasporto della rete TEN-T, i cui risultati confluiranno nel documento strategico del Piano di Lavoro, redatto per ciascun Corridoio di concerto con gli Stati membri.

Va osservato che per far fronte a tali obblighi sono previsti ingenti investimenti da parte degli Stati, altresì monitorati a livello europeo attraverso uno strumento operativo a supporto del Piano costituito da un elenco di progetti, aggiornato e integrato periodicamente, mirati al raggiungimento dei target infrastrutturali obbligatori, che, tuttavia, non potranno prescindere da un significativo supporto atteso e auspicato da parte della stessa Unione europea.

La prima versione del piano, secondo le linee del recente Regolamento, sarà pubblicata nel corso del 2026 a seguito dell'approvazione dei Ministri degli Stati membri. I Coordinatori europei, infatti, nel loro ruolo di "facilitatori" del processo di pianificazione degli investimenti e del monitoraggio delle misure necessarie al raggiungimento degli obiettivi di completamento, sono chiamati a sostenere l'attuazione coordinata dei Corridoi. Tali documenti di pianificazione conterranno, quindi, lo stato di avanzamento, le raccomandazioni e le principali criticità in vista delle scadenze obbligatorie fissate.

Riconoscendo, inoltre, 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'atto normativo prevede, altresì, l'allineamento dei piani nazionali con la politica dei trasporti dell'Unione, garantendone la coerenza con le priorità del regolamento stesso, ivi incluse quelle stabilite nei Piani di Lavoro dei Coordinatori 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.

A seguito di questo articolato processo, la Commissione europea, in collaborazione con i Coordinatori effettuerà, entro il 31 dicembre 2033, un'analisi sullo stato di attuazione della rete centrale, centrale estesa e globale, valutandone in particolare la conformità ai requisiti di cui al regolamento e se opportuno, previa consultazione degli Stati membri e con l'assistenza dei Coordinatori europei, procederà a un riesame della stessa.

Entrando più in dettaglio, si evidenziano di seguito i principali requisiti tecnici previsti dal Regolamento.

### **Infrastrutture di trasporto ferroviario**

In ambito ferroviario, sono presenti disposizioni relative all'implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) sulla rete centrale, globale ed estesa, all'adeguamento delle sagome per il trasporto merci, al favorire la circolazione dei treni merci di 740 metri di lunghezza, al soddisfacimento della velocità minima di 160 km/h per i treni passeggeri (tranne che per la rete globale), al fine di garantire una capacità sufficiente e operazioni di trasporto ferroviario regolari e senza interruzioni sull'intera rete TEN-T. Sono indicati anche requisiti operativi (come, ad esempio, puntualità e tempi di sosta al confine ridotti) per i corridoi ferroviari merci, in quanto considerati inseparabili dai requisiti infrastrutturali. Nel complesso, si richiede di realizzare collegamenti più efficienti e veloci per passeggeri e merci su rotaia, nonché una migliore integrazione di porti, aeroporti e terminali merci multimodali nella rete TEN-T.

### **Trasporto stradale**

Il testo normativo prevede che le strade della rete siano appositamente progettate, costruite o adeguate in base agli standard di qualità e sicurezza per il traffico motorizzato nonché nel caso di rete centrale e centrale estesa dotate di carreggiate separate per le due direzioni di traffico, separate l'una dall'altra da un'area non destinata al traffico o, eccezionalmente, da altri mezzi. È previsto, in aggiunta, l'obbligo di disporre di sistemi di pesatura in movimento, infrastrutture di ricarica/rifornimento di combustibili alternativi, oltre ai sistemi ITS, e di dotarsi di mezzi per rilevare eventi/condizioni legati alla sicurezza. È indicata anche la realizzazione sia di aree di sosta che di aree di parcheggio sicure e protette, a specifiche condizioni a seconda della categoria di rete, per garantire migliori condizioni di lavoro e di riposo agli autisti professionisti.

### **Trasporto marittimo**

Nel settore marittimo, sono indicati puntuali requisiti tra cui il collegamento dei porti con specifiche condizioni di traffico alla rete stradale e ferroviaria, la presenza di almeno un terminale merci e infrastrutture per combustibili alternativi. Lo Spazio Marittimo Europeo contribuirà, poi, a migliorare i collegamenti con l'entroterra e l'integrazione del trasporto marittimo, includendo la creazione o il potenziamento di rotte marittime a corto raggio (SSS) e lo sviluppo di porti all'interno della più ampia rete di trasporti. Anche le vie navigabili interne dovranno adeguarsi a più rigorosi e ambiziosi requisiti.

### **Nodi urbani**

Con il Regolamento 1679/2024, maggiore attenzione è stata rivolta a ripensare al concetto di nodo urbano e la rete nazionale, alla luce di tale nuovo approccio, è stata ampliata a 50 unità. Ciò riflette l'idea di rafforzare la politica della mobilità urbana nella rete TEN-T. Infatti, è previsto che, entro il 2027, per ciascun nodo urbano venga adottato un Piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS), ovvero un piano che comprenda misure volte a integrare i diversi modi di trasporto e a promuovere una mobilità efficiente a ridotte emissioni, includendo obiettivi, traguardi e indicatori alla base delle prestazioni attuali e future del sistema di trasporto urbano. In aggiunta a specifiche raccomandazioni addizionali, è previsto, infine, l'obbligo di disporre di infrastruttura di ricarica/rifornimento di combustibili alternativi in linea con le scadenze del Regolamento (UE) n. 1804/2023 e di sviluppare hub passeggeri multimodali, per favorire i collegamenti di primo e ultimo miglio, con almeno una

stazione di ricarica per autobus e pullman, e di dotare ciascun nodo di almeno un terminale merci multimodale.

### Infrastruttura del trasporto aereo

Nell’ottica di aumentare l’uso di modalità di trasporto sostenibili, il 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 4 milioni di passeggeri dovranno essere, quindi, collegati alla rete ferroviaria transeuropea entro il 2050 e, ove possibile, alla rete ferroviaria ad alta velocità in caso di traffico oltre i 12 milioni di passeggeri, consentendo servizi a lunga percorrenza, entro il 31 dicembre 2040. È previsto, inoltre, l’obbligo di fornitura di aria pre-condizionata agli aeromobili in stazionamento con postazioni con pontile, sia per gli aeroporti della rete Globale che per quella Centrale, da realizzarsi negli orizzonti temporali rispettivamente 2040 e 2030. Infine, è previsto, oltre a consentire la realizzazione del Cielo Unico Europeo, anche in questo caso l’obbligo di disporre di infrastruttura di ricarica/rifornimento di combustibili alternativi e di dotare l’aeroporto di almeno un terminale merci multimodale.

### La rete nazionale e Corridoi di trasporto europei

In merito alla configurazione geografica della rete TEN-T italiana, essa è 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, atti a garantire che la pianificazione delle infrastrutture soddisfi le reali esigenze operative, integrando ferrovie, strade e vie navigabili (si veda Figura III.3.1.1).

Nelle Figure III.3.1.2-3-4-5 sono, invece, rappresentate le mappe della rete TEN-T italiana.

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

- **il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è l’asse portante per l’Italia in quanto attraversa l’intero stivale, scendendo dal valico del Brennero fino alla Sicilia. I Paesi attraversati dal Corridoio sono: Finlandia, Norvegia, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono cinque: Bologna, Cagliari, Napoli, Palermo e Roma Fiumicino; i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono undici: Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Civitavecchia, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo con Termini Imerese, Taranto; i terminali ferroviario-stradali core sono, invece, dieci: Ancona-Jesi, Bari, Bologna, Santo Stefano di Magra, Livorno-Guasticce, Nola, Marcianise Maddaloni, Prato, Pomezia, Verona. Infine, sono presenti ventitré nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione<sup>4</sup>. Tra i progetti strategici in corso di realizzazione lungo il Corridoio figura la Galleria di Base del Brennero, uno fra i più importanti progetti di collegamento transfrontaliero europeo. La galleria di base si sviluppa tra le località di Innsbruck (Austria) e Fortezza (Italia). L’opera consiste in un sistema di gallerie destinato al trasporto ferroviario merci e passeggeri, ed è composta da due canne principali una per ogni

<sup>4</sup> 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.

senso di marcia. La galleria ha una lunghezza di 55 km (di cui circa 23 km in territorio italiano). Una volta completata la galleria di base del Brennero, i tempi di percorrenza dei treni passeggeri da Innsbruck a Fortezza saranno ridotti dagli 80 minuti attuali a 25. Per quanto attiene alle attività realizzative, a gennaio 2026 sono stati scavati circa 214 km tra gallerie di transito dei treni, cunicolo esplorativo e gallerie logistiche, pari a circa il 95% di quanto verrà complessivamente scavato;

- **il Corridoio Mediterraneo** si estende dalla Spagna all'Ucraina (fino a Leopoli), passando attraverso Croazia, Francia, Italia, Slovenia e Ungheria. 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. 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, Milano Smistamento-Segrate, Verona, Padova, Bologna, Cervignano, Trieste-Ferneti. Infine, sono presenti sul Corridoio diciannove nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione<sup>5</sup>. Tra i progetti strategici in corso di realizzazione lungo il Corridoio si ritrova il collegamento ferroviario Torino-Lione, una linea ferroviaria per merci e passeggeri che si estende per 270 km, di cui il 70% in Francia e il 30% in Italia. La sezione transfrontaliera si estende per 65 km tra Susa/Bussoleno in Italia e Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e si sviluppa per circa l'89% in galleria per circa 57,5 km. I lavori sono in corso, a gennaio 2026 sono stati scavati 46,6 km di gallerie (28,5%) e l'opera è uno dei maggiori cantieri in Europa al momento.
- **il Corridoio Mare del Nord -Reno - Mediterraneo** 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. I Paesi attraversati dal Corridoio sono: Irlanda, Olanda, Belgio, Lussemburgo, Francia, Germania, Svizzera e Italia. 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, Milano Smistamento-Segrate, giace sul Corridoio anche il terminale Comprehensive di Busto Arsizio - Sacconago - Gallarate. Infine, sono presenti sul Corridoio, quattro nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione<sup>6</sup>. Tra i progetti strategici in corso di realizzazione lungo il Corridoio vi è il Terzo Valico dei Giovi, un'opera centrale della rete europea TEN-T che consentirà il trasferimento dalla strada alla ferrovia, collegando persone e merci, dal mare del Nord dove sono collocati i porti di Rotterdam, Amsterdam, Anversa e Brugge, al mar Mediterraneo con il porto di Genova. La nuova linea AV/AC Terzo Valico dei Giovi è in primo luogo finalizzata a migliorare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa, a consentire il trasferimento di una parte molto significativa del traffico merci dalla strada al ferro, a ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza dei viaggiatori tra le principali città del nord-

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> per il **Corridoio Mare del Nord -Reno - Mediterraneo** i nodi urbani sono i seguenti: Genova, Milano, Monza e Novara.

ovest (Genova, Milano e Torino) ed in generale ad aumentare la capacità della rete ferroviaria esistente per il trasporto merci e passeggeri;

- **il Corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico**, si sviluppa lungo la dorsale Adriatica giungendo fino a Bari e collegandosi a nord con l’Austria (valico di Tarvisio) e la Slovenia. I Paesi attraversati dal Corridoio Mar Baltico - Mar Adriatico sono: Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria, Slovenia, Ungheria, Croazia e Italia. 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, sei: Bari, Ancona-Jesi, Bologna, Padova, Cervignano, Trieste-Fernetti. Infine, sono presenti quattordici nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione<sup>7</sup>. Tra i progetti strategici in corso di realizzazione lungo il Corridoio si cita l’adeguamento della linea ferroviaria tra Trieste e Divača, tratto transfrontaliero che collega l’Italia alla Slovenia. Al fine di ottenere miglioramenti qualitativi del servizio ferroviario nel breve termine, con l’obiettivo di renderlo più competitivo del trasporto su gomma e, soprattutto, nell’ottica di ottenere l’interoperabilità del servizio ferroviario tra i due paesi, su questa tratta sono in corso interventi di miglioramento della linea esistente;
- **Il Corridoio Balcani- Occidentali - Mediterraneo Orientale**, 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 strategico il Corridoio paneuropeo VIII. Da Cipro, passando per Grecia, Bulgaria, Nord Macedonia, Albania, Montenegro, Kosovo, Serbia, Bosnia ed Erzegovina, Ungheria, Croazia e Slovenia, il 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-Fernetti. Infine, è presente sul Corridoio, il nodo urbano di Trieste. Parte integrante del Corridoio è il tratto della linea ferroviaria tra Trieste e Divača che costituisce il tratto transfrontaliero che collega l’Italia alla Slovenia, presente anche sui Corridoi di trasporto europei Mediterraneo e Mar Baltico-Mar Adriatico.

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 (EMS) per le quali vengono redatti specifici piani di lavoro con l’azione proattiva di due ulteriori appositi Coordinatori europei.

Per quanto concerne la **configurazione della rete nazionale**, la rete Centrale ferroviaria, definita nel 2013, contempla specializzazioni per la natura di traffico delle linee, merci o passeggeri, come richiesto 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 è costituita da 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.

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

<sup>7</sup> 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.

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.

Infine, si evidenzia che nel 2026 avranno luogo a Bruxelles i Connecting Europe Days, evento di punta della mobilità in Europa, che riunirà politici, istituzioni finanziarie, rappresentanti del settore, stakeholder dei trasporti e la Commissione Europea per discutere misure concrete e scambiare buone pratiche per creare un settore dei trasporti competitivo, resiliente, sicuro e sostenibile in Europa nel futuro. Indubbiamente il tema del finanziamento sarà centrale nelle sessioni della conferenza. Sarà inoltre possibile acquisire informazioni di dettaglio sui progetti finanziati dall'UE e sul loro stato di attuazione.

### **La Mobilità Militare**

L'iniziativa sulla Mobilità Militare, finalizzata a migliorare e rendere più agevole la mobilità di mezzi e truppe militari attraverso e oltre i confini dell'Unione europea, al fine di potenziare il grado di preparazione e il livello di risposta in caso di crisi interne ed esterne, è stata avviata nel 2018 con il supporto di uno specifico Piano di Azione che ha posto le basi affinché i finanziamenti per l'adeguamento delle reti TEN-T alle esigenze della Mobilità Militare -ovvero all'uso duale, civile e militare, delle infrastrutture- fossero erogati tramite lo strumento CEF, nei bandi *ad hoc* istituiti, e fossero rivolti a progetti che adattano le parti della rete di trasporto transeuropea per consentire tale duplice uso.

Nell'ambito di tale iniziativa, il processo di definizione di specifici requisiti tecnici per modalità di trasporto si è concluso a gennaio 2020 con la formale definizione dei requisiti dual-use adottati con il Regolamento di Esecuzione UE n.1328 del 10 agosto 2021.

In seguito all'adozione del Piano d'azione 2022 sulla Mobilità Militare 2.0, sono state individuate le reti di interesse duale, civile e militare, e gli assi strategici, denominati Corridoi di Mobilità Militare, nei quali l'Italia è ricompresa significativamente con le sue principali direttrici, con l'obiettivo di prioritizzare, stante le esigue risorse finanziarie, gli investimenti sulla rete duale.

La dotazione finanziaria della Mobilità Militare sul CEF 2021-2027 è pari a 1,7 miliardi di euro distribuiti su 95 progetti in 21 Paesi di cui 6 progetti sul territorio italiano.

In relazione alla proposta della Commissione europea sul nuovo Bilancio dell'Unione europea 2028-2034, e conseguentemente sul CEF 2028-2034, i recenti sforzi sono stati indirizzati a definire una stima di fabbisogni finanziari attesi nel prossimo settennio per il completamento della rete TEN-T, attraverso l'identificazione di progetti strategici transfrontalieri, ulteriori grandi progetti infrastrutturali e interventi mirati e a breve termine per lo sviluppo della rete duale, cosiddetti *Hotspots*, che ha permesso di giungere al significativo dimensionamento finanziario proposto per il supporto europeo del futuro che sarà oggetto dell'imminente negoziato tra gli Stati membri. Tale scenario include anche la decuplicazione delle risorse rivolte alla mobilità militare.

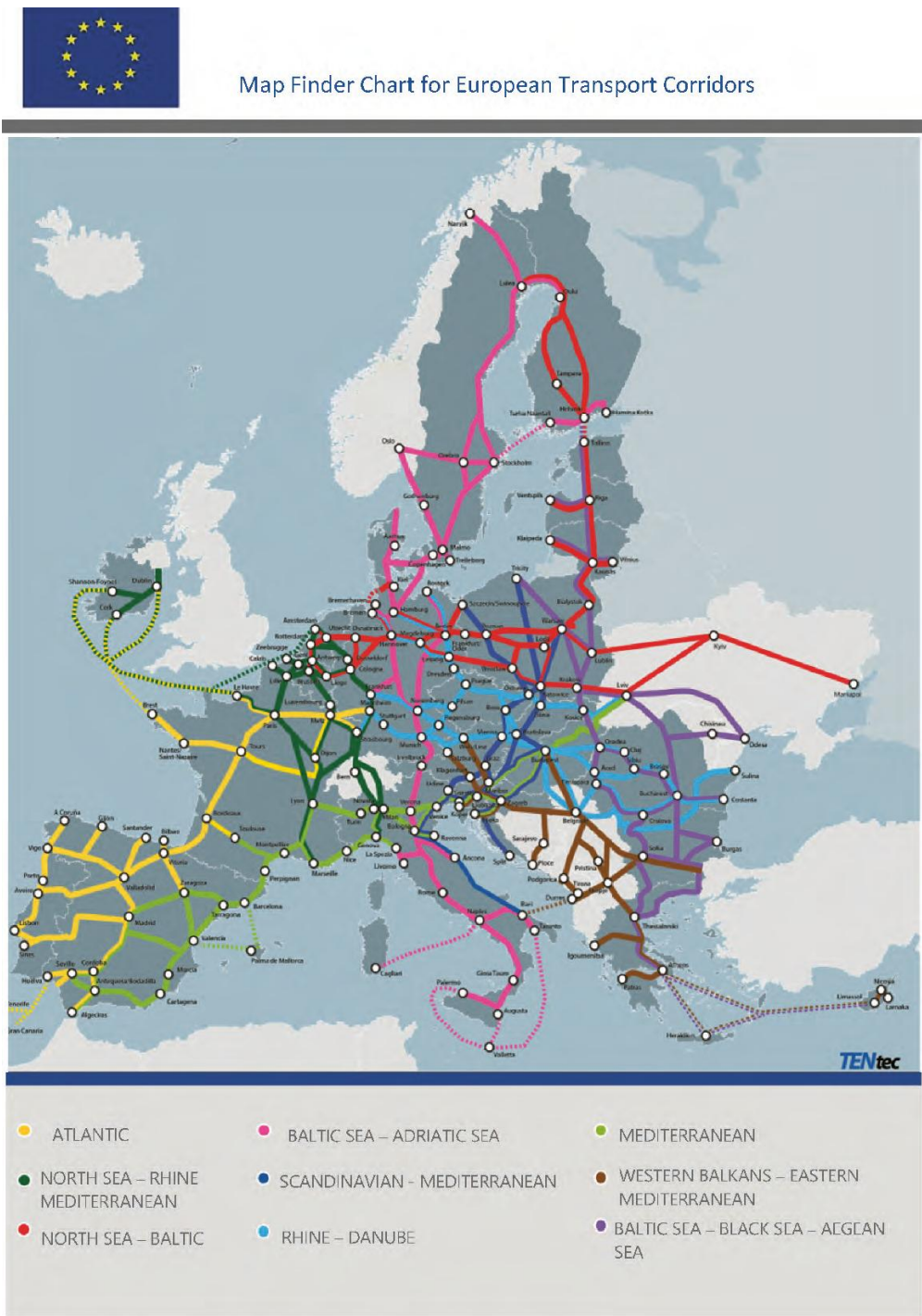
Si evidenzia, in aggiunta, la recente pubblicazione di un pacchetto normativo di ampio respiro sulla Mobilità Militare al cui interno è presente una proposta di Regolamento le cui aree di intervento sono principalmente rivolte alla razionalizzazione delle procedure, al rafforzamento della difesa, al conseguimento di

una rete di mobilità militare resiliente e operativa, al miglioramento della capacità di trasporto nonché alla definizione di un adeguato e coerente quadro di governance.

In conclusione, il completamento efficace e tempestivo della rete TEN-T dipende, quindi, da una governance rafforzata e da una forte cooperazione con tutte le parti interessate, nonché da una combinazione equilibrata di finanziamenti. I diversi shock esogeni del recente passato hanno rivelato quanto l'Europa sia vulnerabile, anche di fronte ai cambiamenti climatici, così come sia stata limitata la mobilità militare. L'Unione europea dovrà diventare resiliente, sia all'evoluzione del contesto geopolitico che ai cambiamenti climatici.

Il focus degli investimenti del prossimo CEF, che si auspica confermato o nella sua dotazione finanziaria, rivestirà un ruolo chiave concentrando le risorse sui progetti in grado di creare una effettiva rete; in tale contesto anche gli investimenti sui corridoi di Mobilità Militare consentiranno di migliorare la resilienza a duplice uso, civile e militare.

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



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

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



Fonte: Annex 1, Regolamento 1679/2024 del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica i regolamenti (UE) 2021/1153 e (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013.

**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: Annex 1, Regolamento 1679/2024 del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica i regolamenti (UE) 2021/1153 e (UE) n. 913/2010 e

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



Fonte: Annex 1, Regolamento 1679/2024 del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica i regolamenti (UE) 2021/1153 e (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013.

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



Fonte: Annex 1, Regolamento 1679/2024 del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica i regolamenti (UE) 2021/1153 e (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013.

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

Il Meccanismo per Collegare l'Europa o *Connecting Europe Facility* (CEF) rivolto ai trasporti è stato lanciato nel 2014 per finanziare progetti di infrastrutture di trasporto, dell'energia e del digitale in Europa. Da allora, ha sostenuto 1.823 progetti con circa 47,5 miliardi di euro di fondi europei, destinati ad oltre 5.000 soggetti beneficiari in 38 Paesi. Esso è determinante nel promuovere la crescita, l'occupazione e la competitività attraverso investimenti infrastrutturali, al fine di rendere moderne e connesse le reti di livello europeo. Il CEF Trasporti 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, inoltre, l'interazione tra pubbliche amministrazioni, imprese e cittadini.

Si evidenzia che nel ciclo di programmazione 2014-2020, che ha concluso la sua implementazione tecnica il 31 dicembre 2024, lo strumento CEF ha stanziato 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), 1,04 miliardi di euro per i servizi digitali e a banda larga e 5,35 miliardi di euro per lo sviluppo delle reti energetiche. Al termine del 2025 sono state presentate le rendicontazioni finanziarie dei progetti realizzati alla Commissione europea; pertanto, le performance raggiunte dallo strumento saranno rese note nel corso del 2026 a seguito della chiusura finanziaria del Programma.

In tale contesto, giova rappresentare che il portafoglio dei progetti italiani consta nel suo complesso di **120 azioni**, 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 **1,64 miliardi di euro** a fronte di investimenti pari a circa 4,3 miliardi di euro. Tra le azioni incluse si annoverano i principali progetti transfrontalieri nazionali, tra quali 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 sul totale. Vi sono, inoltre, 28 azioni dedicate alla mobilità sostenibile mentre i restanti progetti riguardano le applicazioni telematiche per l'attuazione dei sistemi ERTMS (Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario), SESAR (Cielo Unico Europeo), ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti) e C-ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti Cooperativi) e sono rivolti anche, più in generale, allo sviluppo infrastrutturale della rete e dei nodi, all'efficienza, alla resilienza e alla 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 prevede 25,81 miliardi di euro per il settore dei trasporti di cui 11,29 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 1,69 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.

Il CEF 2021-2027 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.

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 e sostenibile, il portafoglio dei progetti italiani consta, nel suo complesso, di **97 azioni** per circa **1,54 miliardi di euro** di contributo europeo. Di queste, 96 progetti coinvolgono beneficiari italiani, mentre un'azione prevede interventi sul territorio italiano realizzati da un beneficiario straniero.

Tra le suddette azioni, si annoverano le prosecuzioni dei grandi progetti transfrontalieri quali la Galleria di Base del Brennero e la nuova linea ferroviaria Torino-Lione che, con le relative tratte di accesso, assorbono circa 938,5 milioni di euro di contributo europeo. Inoltre, 30 iniziative, sono mirate all'adozione di combustibili alternativi nei trasporti, con un contributo europeo assegnato pari a circa 225,3 milioni di euro, attribuito, per lo più, con una logica a costi unitari. Gli altri progetti si rivolgono sia alle applicazioni telematiche per l'attuazione dei sistemi ERTMS, SESAR, ITS e C-ITS che allo sviluppo infrastrutturale della rete e dei nodi, al miglioramento dell'efficienza, resilienza e sicurezza nei porti, nei terminali ferroviario-stradali e negli scali aeroportuali, alle nuove aree di parcheggio sicure per veicoli pesanti su strada così come alla riqualificazione delle infrastrutture a duplice uso civile-militare, grazie allo stanziamento di risorse rivolte alla Mobilità Militare.

Tutti i progetti sono stati selezionati nell'ambito dei bandi concorsuali rivolti sulla rete 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 che hanno allocato, a livello europeo, 13,32 miliardi di euro su 601 progetti con contratti già sottoscritti nella sola linea di Bilancio rivolta a tutti i 27 Stati membri e Paesi Terzi ammissibili al finanziamento, ad esclusione quindi dei fondi di Coesione, esaurendo pressoché il bilancio disponibile.

Da quanto sopra, si evidenzia come la dotazione finanziaria europea non sia adeguata a fronte degli ambiziosi obiettivi da raggiungere; pertanto, lo strumento di finanziamento a gestione centralizzata, *Connecting Europe Facility*, appare fondamentale quale catalizzatore per lo sviluppo e il completamento della politica TEN-T, avendo registrato storicamente eccellenti performance in termini di assorbimento grazie a un coordinamento efficace e alla rigorosa applicazione del principio del miglior uso delle risorse UE, nonché essenziale nel prossimo futuro per il proseguimento del finanziamento di progetti nazionali maturi o già in fase di costruzione con un fabbisogno più che consistente, a patto che venga solidamente rafforzato per salvaguardare il buon funzionamento del mercato interno dell'Unione, promuovere la competitività e la coesione dell'Europa e migliorarne la resilienza e la preparazione militare.

Quanto al futuro, la Commissione europea ha adottato la proposta per il prossimo Quadro finanziario pluriennale (QFP) per il settennio 2028-2034 caratterizzata da un bilancio ambizioso che prevede al suo interno lo strumento *Connecting Europe Facility* per il settore dei trasporti preservato, seppur ancora oggetto di negoziato, con una dotazione pari a circa 51,5 miliardi di euro che include anche la Mobilità Militare con una linea di finanziamento decuplicata rispetto al corrente settennio.

Giova, infine, evidenziare che a dicembre 2025 è stato raggiunto un importante risultato grazie all'approvazione, da parte del Consiglio dell'Unione europea, dell'orientamento generale parziale del Regolamento CEF 2028-2034, pur limitatamente alle disposizioni giuridiche di tipo tecnico.

### III.3.3 IL SISTEMA 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 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 e di **infrastrutture puntuali (nodali)** costituiti dai principali porti e aeroporti, nonché dalle città metropolitane e dalle aree industriali, che svolgono la funzione di poli attrattori/emissivi della domanda di mobilità multimodale dei passeggeri e delle merci.

**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, poli turistici e distretti industriali.	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	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 corridoi TEN-T che interessano il territorio italiano;
- degli obiettivi di connessione alle principali aree urbane del Paese, ai distretti industriali 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 di competenza regionale (isolate o meno), formano invece lo SNIT di secondo livello, orientato prevalentemente al supporto dei traffici locali e/o alla distribuzione capillare della circolazione merci.

**Le ferrovie regionali hanno un'estensione di circa 3.600 km di linee** e sono in concessione per la gestione infrastrutturale a società regionali, alcune delle quali svolgono anche la funzione di gestore del trasporto ferroviario. Alcune ferrovie regionali vedono un coinvolgimento diretto di RFI, secondo l'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, uno strumento per l’accesso multimodale allo SNIT.

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



Fonte: STM del MIT.

## LE CICLOVIE

Secondo quanto previsto dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica, gli investimenti per lo sviluppo delle ciclovie si stanno ridefinendo su due linee di intervento. 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**

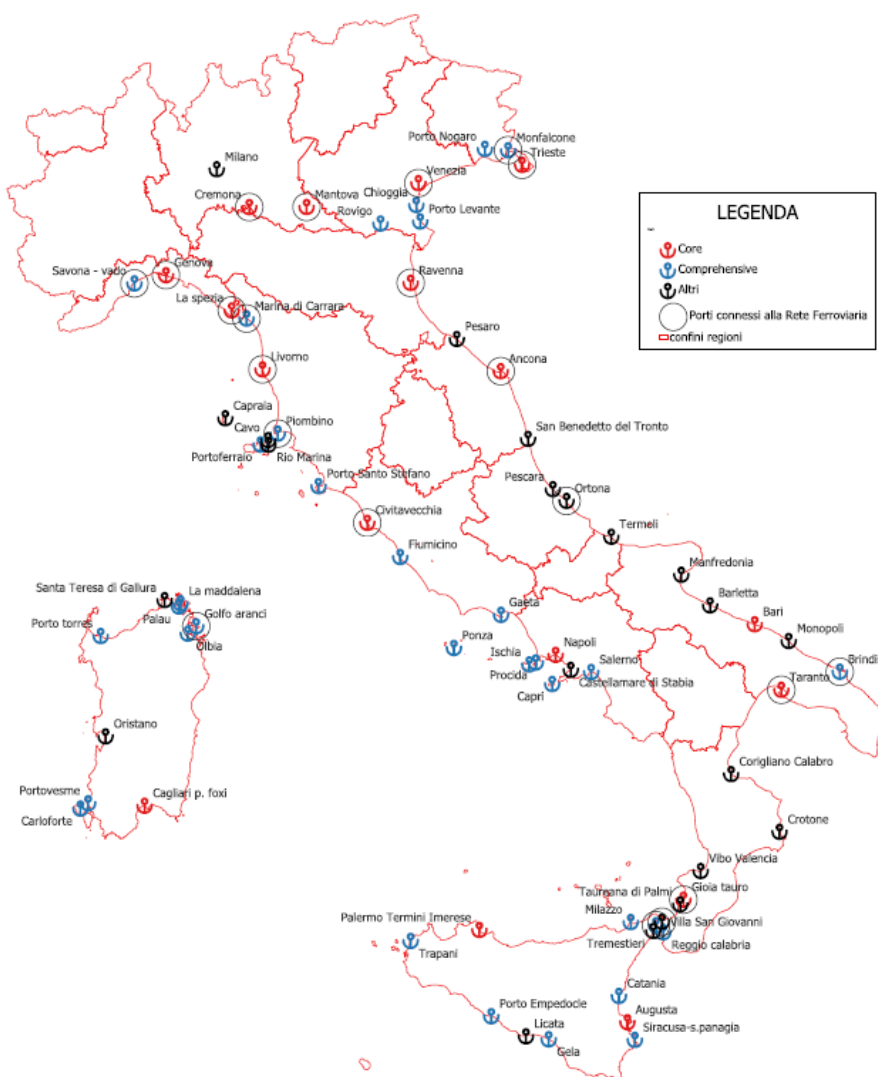


Fonte: EuroVelo.

## I PORTI

I nodi di primo livello dello SNIT del settore portuale sono costituiti dalle le Autorità di Sistema Portuale, che includono a loro volta i 58 porti di rilevante interesse economico internazionale e nazionale, 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. Nella figura seguente si rappresenta la rete SNIT dei porti, evidenziando anche i collegamento con la Rete Ferroviaria, ove presenti.

**FIGURA III.3.3.5: RETE SNIT DEI PORTI ITALIANI**



Fonte: STM del MIT.

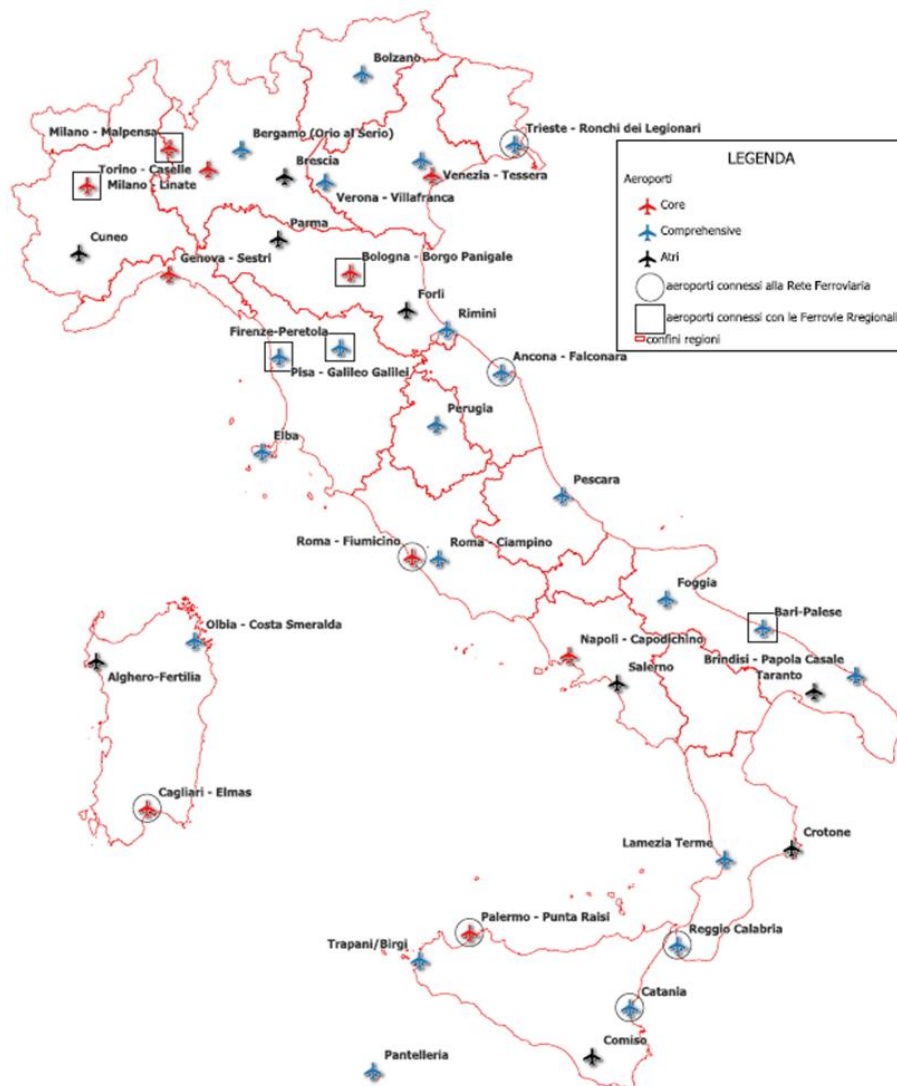
TABELLA III.3.3.2: ELENCO ASDP

- 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 Valentia
- 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

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, in generale, della logistica, nelle more dell'attuazione di quanto previsto dalla **Legge quadro in materia di interporti**, approvata il 13 novembre 2025 e pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* il 26 novembre 2025, 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, 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 2<sup>8</sup> 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:

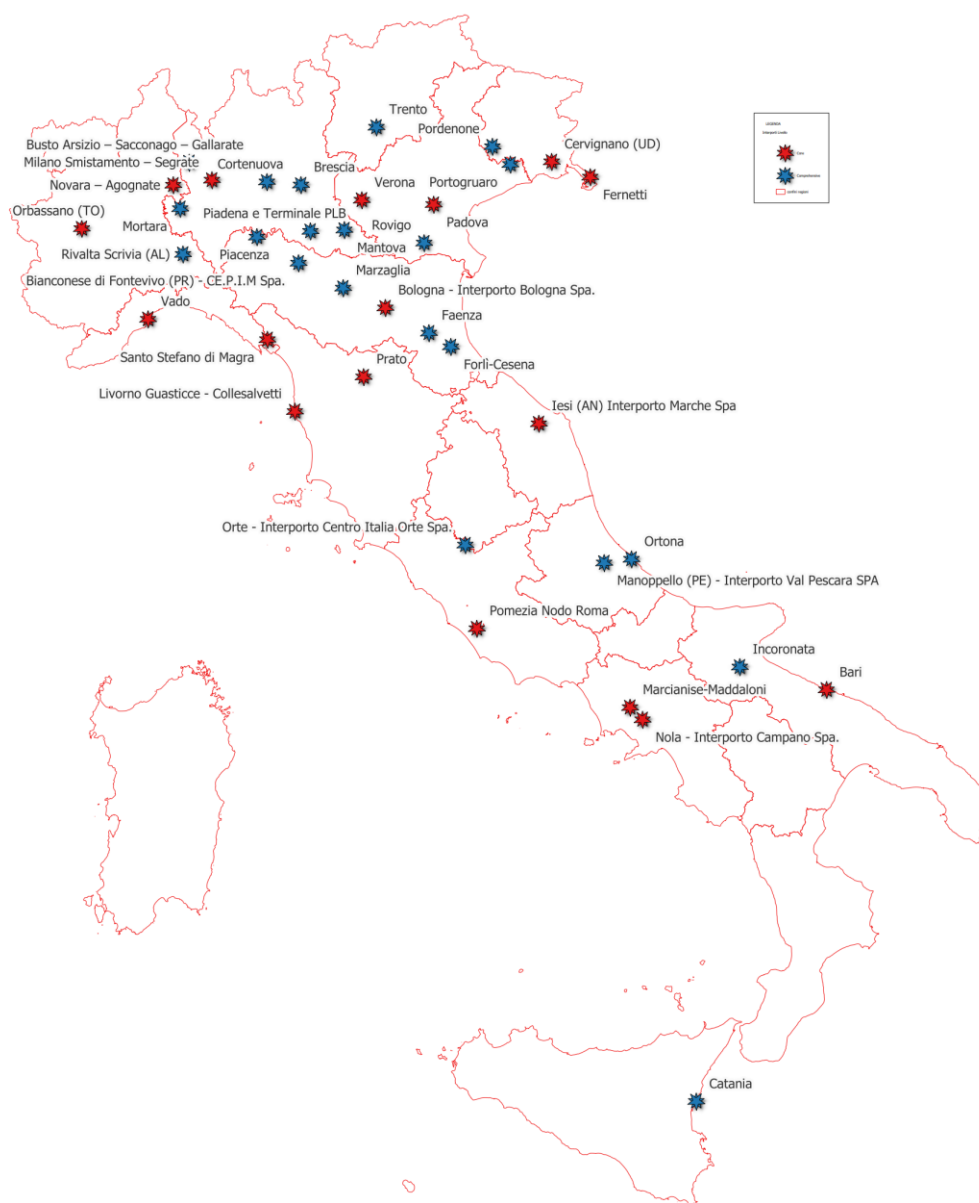
- appartiene ad un “nodo urbano principale”<sup>9</sup>;
- è situato in un'area di incrocio o ramificazione di un collegamento ferroviario della rete merci *Core* o è localizzato nelle vicinanze (stesso nodo urbano) di un porto *Core* marittimo o di navigazione interna.

---

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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.

**FIGURA III.3.3.7: LA RETE SNIT DEGLI INTERPORTI: RAIL-ROAD TERMINAL (RRT) CORE (PRIMO LIVELLO) E COMPREHENSIVE (SECONDO LIVELLO)**



Fonte: STM del MIT.

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

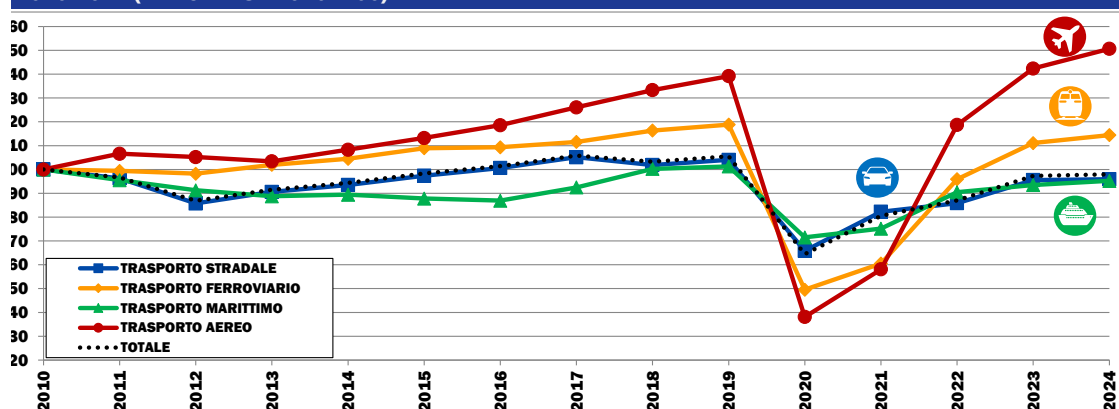
Nel triennio successivo alla crisi economica del 2009 si sono registrate significative riduzioni dei traffici passeggeri. Tra il 2009 e il 2012, infatti, il numero di spostamenti di persone è diminuito di circa il 15%, una riduzione che ha interessato in misura differente le diverse modalità, dal trasporto ferroviario (-3,2%) a quello stradale (-16,4%), passando per quello marittimo (-13,7%), con il solo trasporto aereo ad aver retto alla crisi, facendo registrare nello stesso periodo una crescita del 12,6%. Dal 2013 si è assistito ad una ripresa della mobilità dei passeggeri, anche grazie all'attivazione dei servizi ferroviari AV e all'apertura (nel 2012) alla libera concorrenza sui servizi ferroviari; ne è conseguita una risalita quasi continua, con incrementi medi di quasi il 3% all'anno degli spostamenti totali, che ha portato nel 2019 la domanda complessiva a tornare sui livelli precedenti la crisi del 2009. 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, rallentata in una prima fase 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 2024 dai valori pre-pandemici (-7,1%), mostrano una confortante crescita media annua dell'11,4% e con aumenti in tutti i comparti compresi tra il 7,7% medio annuo del trasporto marittimo ed il 45,6% medio annuo del trasporto aereo.

**TABELLA III.4.1: ANDAMENTO DELLA DOMANDA NAZIONALE DI PASSEGGERI PER MODO DI TRASPORTO 2010-2024**

SETTORE		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
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	723,03	804,62	807,73
	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%	90,6%	90,2%	90,0%
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	52,45	60,73	62,57
	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%	6,6%	6,8%	7,0%
TRASPORTO MARITTIMO (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	3,70	3,82	3,89
	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%	0,4%	0,4%
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	22,39	23,69
	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%	2,5%	2,6%
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	738,11	797,85	891,56	897,87
	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%	8,1%	11,7%	0,7%

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.

**FIGURA III.4.1: ANDAMENTO DELLA DOMANDA NAZIONALE DI PASSEGGERI PER MODO DI TRASPORTO 2010-2024 (INDICI BASE 2010=100)**

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

Con riferimento al traffico passeggeri e merci interno (ossia realizzato mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano - talvolta denominato anche “traffico domestico”) gran parte di esso utilizza oggi infrastrutture di trasporto stradale. Le stime relative al **traffico merci** vedono, per il 2024, il superamento della quota di 200 miliardi di tonnellate-km complessivamente movimentate in tutti i comparti, con un incremento dell’1,5% rispetto all’anno precedente; la serie storica mette ancora in rilievo l’assoluta prevalenza del trasporto su strada, che nel 2024 assorbe oltre il 61% delle tonnellate-km di merce complessivamente trasportata (in aumento di oltre 2 punti percentuali rispetto al 2019). Le percentuali attribuite ai rimanenti modi di trasporto sono, per l’anno 2024, le seguenti:

- 26,8%, in leggera flessione rispetto al 17,7% dell’anno precedente, per le vie d’acqua (navigazione marittima e interna);
- 11,4% (quota stabile rispetto al 2023), per il trasporto ferroviario;
- 0,5% per la modalità aerea, che copre una quota molto esigua (oltre che praticamente stabile rispetto all’anno precedente), anche perché dedicata soprattutto al trasporto internazionale delle merci.

La modalità **ferroviaria** (insieme a quella stradale), inoltre, è quella che nel settore delle merci ha meglio all’urto della crisi dovuta alla pandemia, facendo registrare nel 2024 un aumento di quasi otto punti percentuali rispetto al 2019, in controtendenza rispetto ai valori registrati nei comparti aereo e marittimo (rispettivamente -11,4% e -7,0% nello stesso periodo).

**TABELLA III.4.2: ANDAMENTO DELLA DOMANDA NAZIONALE DELLE MERCI PER MODO DI TRASPORTO (2010-2024)**

SETTORE		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
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	123,13	119,67	123,48
	quota %	64,8%	60,6%	58,6%	59,6%	55,8%	56,7%	53,4%	54,2%	55,8%	58,7%	58,2%	60,3%	59,1%	60,3%	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	24,33	22,69	22,93
	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%	11,7%	11,4%	11,4%
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	53,66	59,81	54,90	53,95
	quota %	25,7%	28,4%	29,1%	28,7%	31,5%	30,4%	32,8%	32,9%	31,7%	29,8%	30,3%	26,9%	28,7%	27,7%	26,8%
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	1,22	1,08
	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%	0,6%	0,5%
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	199,35	208,51	198,47	201,44
	var. %	4,2%	-8,6%	-8,7%	-0,8%	-2,2%	0,4%	2,6%	5,7%	2,0%	4,6%	-2,9%	5,3%	4,6%	-4,8%	1,5%

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 dei Trasporti.

## I TRAFFICI STRADALI E AUTOSTRADALI

Analizzando più nel dettaglio i traffici stradali emerge come, anche nel 2024, i veicoli individuali (autovetture, motocicli e ciclomotori) abbiano coperto quasi il 90% dei passeggeri-km totali, seguiti dai veicoli di trasporto collettivo (autolinee e filovie) extraurbano con il 10,5% del totale e dai veicoli di trasporto collettivo urbano con solo l'1,5%. Complessivamente, nel 2024 il trasporto collettivo guadagna su quello individuale circa mezzo punto percentuale rispetto al 2023, riportandosi ad una quota prossima a quella che aveva nel biennio 2018-2019.

**TABELLA III.4.3: ANDAMENTO DEI TRAFFICI STRADALI DI PASSEGGERI (2010-2024)**

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
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	711,10	711,13
	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%	88,1%	88,4%	88,0%
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	7,21	7,43	9,02	10,73	12,09
	quota %	1,4%	1,4%	1,5%	1,4%	1,4%	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%	1,4%	1,3%	1,1%	1,2%	1,3%	1,5%
TRASPORTO 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	69,84	77,05	82,79	84,52
	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%	10,7%	10,3%	10,5%
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	723,03	804,62	807,73
	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%	4,4%	11,3%	0,4%

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 dei Trasporti.

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 nel 2020 del 32,1% per i veicoli leggeri e del 12,4% per i veicoli pesanti. Nel triennio 2021-2023 si è assistito ad una notevole ripresa dei traffici autostradali, con i veicoli leggeri e pesanti che hanno recuperato anche più di quanto perso (rispettivamente +1,6% e +4,7% rispetto ai valori pre-

pandemici), con i veicoli totali per la prima volta nella storia sopra quota 86 miliardi di veicoli-km.

**TABELLA III.4.4: ANDAMENTO DEI TRAFFICI AUTOSTRADALI PER CATEGORIA (2010-2023)**

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
TRASPORTO STRADALE (AUTOSTRADE)	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	62,77	65,74
		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%	75,9%
		var. %	-0,1%	-1,4%	-7,1%	-15%	2,0%	3,7%	3,3%	1,9%	-0,2%	0,2%	-32,1%	26,0%	13,5%	4,7%
	VEICOLI PESANTI	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	20,72	20,91
		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%	24,1%
		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%	2,7%	0,9%
	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	83,49	86,65
		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%	3,8%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati AISCAT.

Sulla base delle rilevazioni ufficiali sul trasporto stradale delle merci, nel 2024 il traffico totale annuo di merci sulle strade italiane è di oltre 166 miliardi di tonnellate-km, in aumento del 4,8% rispetto all'anno precedente e di circa 10 punti percentuali rispetto ai valori pre-pandemici. Di queste, circa tre quarti del totale - poco meno di 124 miliardi di tonnellate-km nel 2024, in crescita del 3,2% rispetto all'anno precedente - sono trasportate da vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano.

**TABELLA III.4.5: ANDAMENTO DEI TRAFFICI STRADALI DELLE MERCI (2010-2024)**

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
TRASPORTO STRADALE (a)	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	123,13	119,67	123,48
		quota %	67,4%	73,8%	75,4%	72,7%	71,4%	74,5%	74,8%	75,9%	76,5%	75,6%	75,8%	75,9%	73,8%	75,3%	74,1%
	AUTOTRASPORTO INTERNAZIONALE (c)	mld tonn-km	65,01	40,80	33,05	38,40	37,54	32,69	31,07	31,42	31,91	36,98	35,22	38,17	43,61	39,18	43,05
		quota %	32,6%	26,2%	24,6%	27,3%	28,6%	25,5%	25,2%	24,1%	23,5%	24,4%	24,2%	24,1%	26,2%	24,7%	25,9%
	TOTALE	mld tonn-km	199,27	155,54	134,43	140,72	131,25	128,20	123,36	130,54	135,97	151,39	145,47	158,39	166,74	158,85	166,53
		var. %	7,0%	-21,9%	-13,6%	4,7%	-6,7%	-2,3%	-3,8%	5,8%	4,2%	11,3%	-3,9%	8,9%	5,3%	-4,7%	4,8%

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 dei Trasporti.

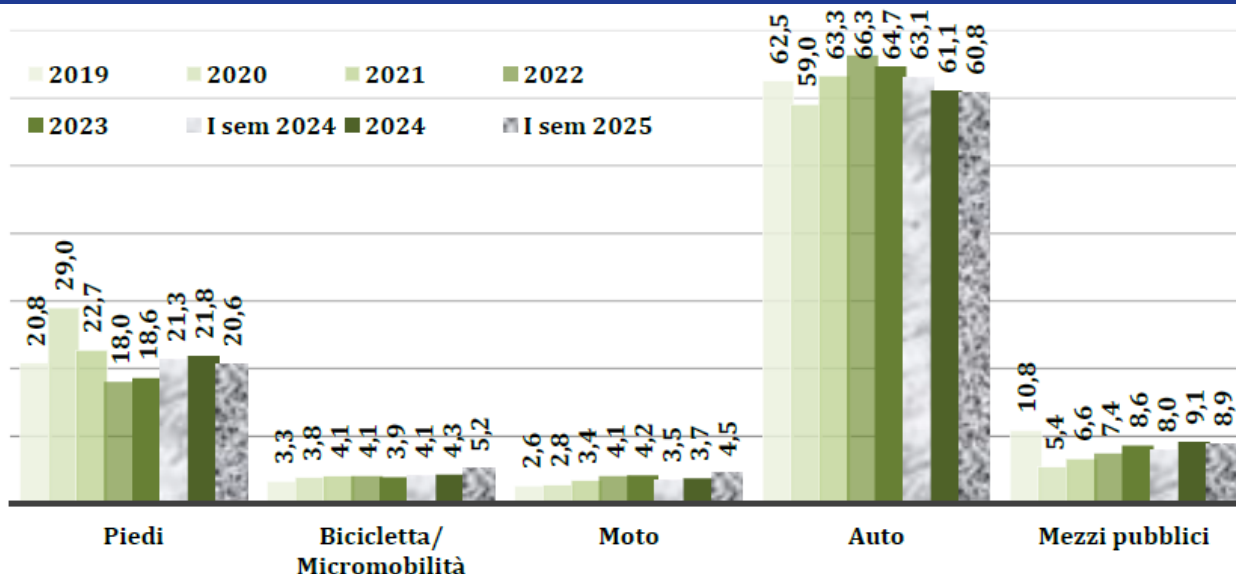
Con riferimento alla **mobilità urbana**, i dati pubblicati da ISFORT segnalano come la modalità individuale motorizzata (auto e moto) sia anche per il 2024 quella maggiormente utilizzata, con il 64,8% del totale, seguita dalla mobilità "dolce" (piedi, bici e micromobilità) con il 26,1% e dal trasporto collettivo con il 9,1%.

Nel primo semestre del 2025 la quota dell'auto, dopo essere scesa al 59,0% nel primo anno della pandemia, recupera quasi 2 punti percentuali in più del livello pre-Covid, riaffermando quindi la posizione dominante nelle preferenze modali degli italiani; nel 2024 e nel primo semestre 2025 i sistemi di trasporto collettivo riconquistano pezzi di mercato, significativi ma ancora lontani dai livelli pre-Covid (9,1% ed 8,9% rispettivamente nel 2024 e nel I semestre 2025, contro il 10,8% del 2019); gli spostamenti pedonali, atteso un fisiologico calo dopo l'esplosione del 2020, scendono nel 2024 di oltre 7 punti percentuali rispetto a quattro anni prima, portandosi comunque sopra la soglia pre-COVID di circa 1 punto percentuale.

Gli spostamenti in bicicletta e con soluzioni di micromobilità aumentano del 30,3% tra il 2019 e il 2024; associando questo aumento alla crescita contestuale della moto (+42,3% nello stesso periodo) si può affermare che la soluzione delle "due ruote",

motorizzate e non, stia 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\* (2019-2025)**



\* 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 (Tpi in generale), sia a quello interamente sul mercato (es. treni AV, segmenti del trasporto pubblico su gomma di lunga percorrenza).

Fonte: ISFORT, 22° Rapporto sulla mobilità degli italiani (2024).

## I TRAFFICI FERROVIARI

Il trasporto ferroviario nazionale (composto dalle piccole, medie e grandi imprese ferroviarie) nel 2024 ha trasportato quasi il 90% dei passeggeri-km totali dell'intero comparto - due punti percentuali in più dell'anno precedente, ma in leggera flessione (-1,3%) rispetto al valore del periodo pre-pandemico - a fronte di poco più del 10% dei sistemi di trasporto a impianti fissi urbani e metropolitani, suddivisi tra metropolitane (8,5%), tranvie urbane ed extraurbane (2,2%) e funivie/funicolari (0,2%).

**TABELLA III.4.6: ANDAMENTO DEI TRAFFICI FERROVIARI DI PASSEGGIERI (2010-2024)**

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
TRASPORTO FERROVIARIO	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	46,50	54,79	55,87
		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%	88,6%	90,2%	89,3%
	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	4,63	4,58	5,31
		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%	8,8%	7,5%	8,5%
	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	1,20	1,23	1,25
		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%	2,3%	2,0%	2,0%
	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	0,12	0,13	0,14
		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%	0,2%	0,2%	0,2%
	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	52,46	60,73	62,57
		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%	58,5%	15,8%	3,0%

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 dei Trasporti.

Le analisi riguardanti il traffico ferroviario di merci per l'anno 2024 evidenziano quasi 23 miliardi di tonnellate-km trasportate - delle quali il 98,5% dalle grandi imprese - in aumento dell'1,1% rispetto all'anno precedente e del 7,6% rispetto ai volumi registrati prima del COVID-19.

**TABELLA III.4.8: ANDAMENTO DEI TRAFFICI FERROVIARI DELLE MERCI (2010-2024)**

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
TRASPORTO FERROVIARIO (a)	GRANDI IMPRESE	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	24,13	22,35	22,59
		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%	99,2%	98,5%	98,5%
	PICCOLE/MEDIE IMPRESE	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	0,20	0,34	0,35
		quota %	18,7%	12,7%	16,8%	7,6%	10,1%	11,7%	1,4%	1,2%	1,2%	1,5%	1,9%	3,6%	0,8%	1,5%	1,5%
	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	24,33	22,69	22,93
		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%	0,3%	-6,7%	1,1%

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 dei Trasporti.

## I TRAFFICI MARITTIMI

Secondo i dati pubblicati da Assoport, nel 2024 l'Italia ha trasportato via mare un totale di oltre 73 milioni di passeggeri, in crescita del 3,5% rispetto all'anno precedente e per il secondo anno consecutivo al di sopra anche rispetto ai valori registrati nel periodo pre-pandemico (+8,7%).

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%), ha subito una vistosa battuta d'arresto a causa della pandemia, durante la quale ha perso quasi il 95% dei suoi traffici, in gran parte già recuperati nel 2022 e più che recuperati nel 2024 (+16,7% rispetto al periodo pre-pandemico e valore, per la prima volta, che sfiora quasi i 14 milioni di passeggeri annui).

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, anch'essi già recuperati nel quadriennio successivo (+7,4% nel 2024 rispetto al periodo pre-COVID). 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, anche in questo caso già ampiamente recuperati nel 2024 (+6,9% rispetto al periodo pre-pandemico).

**TABELLA III.4.9: ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI DI PASSEGGIERI (2016-2024)**

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
TRASPORTO MARITTIMO	LOCALI	mln pax	21,06	24,46	24,96	37,60	22,17	27,43	35,34	38,82	40,19
		quota %	43,3%	47,6%	46,9%	55,7%	68,3%	63,3%	57,6%	54,8%	54,8%
	TRAGHETTI	mln pax	16,79	17,10	17,43	17,98	9,64	13,49	17,00	18,67	19,31
		quota %	34,5%	33,3%	32,8%	26,7%	29,7%	31,1%	27,7%	26,4%	26,3%
	CROCIERE	mln pax	10,79	9,85	10,78	11,87	0,64	2,44	9,02	13,36	13,85
		quota %	22,2%	19,2%	20,3%	17,6%	2,0%	5,6%	14,7%	18,9%	18,9%
	TOTALE	mln pax	48,65	51,41	53,16	67,45	32,45	43,36	61,36	70,85	73,35
		var. %	-	5,7%	3,4%	26,9%	-51,9%	33,6%	41,5%	15,5%	3,5%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoport.

Le analisi delle movimentazioni portuali delle merci per il 2024 registrano una nuova ripresa, dopo il leggero rallentamento rilevato l'anno precedente (-3,2% rispetto al 2022), che segue alla netta flessione che ha caratterizzato il settore nel periodo 2017-2020 (-10,9%) e alla successiva crescita registrata nel biennio 2020-2022 (+10,6%). Nel 2024, infatti, l'intero comparto di movimentazione merci (espresso in tonnellate) guadagna l'1,3% rispetto all'anno precedente, attestandosi ad oltre 480 milioni di tonnellate, circa 9 milioni di tonnellate in meno del valore registrato nel 2019.

Nel 2024 le **rinfuse liquide** si confermano il settore di trasporto marittimo che movimentata più merci, con quasi 170 milioni di tonnellate (pari al 35,3% del totale), in aumento rispetto all'anno precedente (+1,6%), ma in netto calo sia rispetto al 2019 (-7,1%) che alle 188 milioni di tonnellate movimentate nel 2017, il valore più alto degli ultimi anni.

Per le **rinfuse solide**, nel 2024, continua l'andamento negativo registrato l'anno precedente (-20,1% rispetto al 2022), che fa seguito alla netta ripresa che aveva caratterizzato il 2022, in cui erano state movimentare oltre 60 milioni di tonnellate (+7,5% rispetto al 2021 e +2,4% rispetto al 2019). Peraltro, quest'ultimo dato rappresentava il punto finale di una parabola discendente avviata già dal 2016, quando il traffico era stato pari a poco più di 68 milioni di tonnellate.

TABELLA III.4.10: ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI DELLE MERCI (2016-2024)

SETTORE	TIPOLOGIA	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
TRASPORTO MARITTIMO	RINSUFE LIQUIDE	mln tonn	181,71	188,03	184,01	182,81	156,89	163,81	169,02	167,23	169,85
		quota %	37,2%	37,8%	37,1%	37,4%	35,4%	34,1%	34,5%	35,3%	35,3%
		var. %	-	3,5%	-2,1%	-0,7%	-14,2%	4,4%	3,2%	-1,1%	1,6%
	RINSUFE SOLIDE	mln tonn	68,02	66,01	65,41	59,66	49,29	56,80	61,07	51,87	48,80
		quota %	13,9%	13,3%	13,2%	12,2%	11,1%	11,8%	12,5%	10,9%	10,2%
		var. %	-	-3,0%	-0,9%	-8,8%	-17,4%	15,2%	7,5%	-15,1%	-5,9%
	MERCİ VARIE	mln tonn	238,78	243,14	246,21	246,86	237,03	260,00	260,06	255,29	262,06
		quota %	48,9%	48,9%	49,7%	50,4%	53,5%	54,1%	53,1%	53,8%	54,5%
		var. %	-	1,8%	1,3%	0,3%	-4,0%	9,7%	0,0%	-1,8%	2,7%
	TOTALE	mln tonn	488,52	497,18	495,62	489,33	443,21	480,61	490,15	474,39	480,71
		var. %	-	1,8%	-0,3%	-1,3%	-9,4%	8,4%	2,0%	-3,2%	1,3%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoport.

Nel 2024 il **settore Ro-Ro** ha movimentato poco più di 122 milioni di tonnellate di merce, in notevole espansione rispetto al 2019 (+9,1%), con un valore leggermente superiore anche rispetto all'anno precedente (+0,8%), che ha 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 poco meno di 122 milioni di tonnellate movimentate nel 2024, fanno registrare un incremento del 5,6% rispetto all'anno precedente.

TABELLA III.4.11: ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI DELLE MERCI (2016-2024)

SETTORE	TIPOLOGIA		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TRASPORTO MARITTIMO	MERCIE VARIE	mln tonn	238,78	243,14	246,21	246,86	237,03	260,00	260,06	255,29	262,06
		var. %	-	1,8%	1,3%	0,3%	-4,0%	9,7%	0,0%	-1,8%	2,7%
	di cui in contenitore	mln tonn	117,51	115,35	111,07	111,30	114,31	117,01	119,55	115,27	121,78
		quota %	49,2%	47,4%	45,1%	45,1%	48,2%	45,0%	46,0%	45,2%	46,5%
		var. %	-	-1,8%	-3,7%	0,2%	2,7%	2,4%	2,2%	-3,6%	5,6%
	di cui RO-RO	mln tonn	98,68	106,15	113,51	112,19	106,33	122,57	120,85	121,43	122,44
		quota %	41,3%	43,7%	46,1%	45,4%	44,9%	47,1%	46,5%	47,6%	46,7%
		var. %	-	7,6%	6,9%	-1,2%	-5,2%	15,3%	-1,4%	0,5%	0,8%
	di cui altre merci varie	mln tonn	22,59	21,64	21,63	23,37	16,39	20,42	19,66	18,58	17,84
		quota %	9,5%	8,9%	8,8%	9,5%	6,9%	7,9%	7,6%	7,3%	6,8%
		var. %	-	-4,2%	-0,1%	8,1%	-29,9%	24,6%	-3,7%	-5,5%	-4,0%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoportori.

La movimentazione container nazionale nel 2024 è pari a quasi 12 milioni di TEU, in aumento del 5,6% anche rispetto all'anno precedente, in cui era stato registrato il dato più alto degli ultimi anni.

TABELLA III.4.12: ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI DELLE MERCI (2016-2024)

SETTORE	TIPOLOGIA		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TRASPORTO MARITTIMO	TEU	mln	10,57	10,67	10,61	10,78	10,69	11,30	11,57	11,30	11,93
		var. %	-	0,9%	-0,6%	1,7%	-0,9%	5,7%	2,4%	-2,4%	5,6%
	RO-RO	mln	4,51	4,05	4,53	5,62	5,11	6,30	6,43	6,22	6,12
		var. %	-	-10,3%	12,0%	24,0%	-9,0%	23,2%	2,1%	-3,3%	-1,6%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoportori.

## 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 2024 con un nuovo record storico di passeggeri trasportati, superando per la prima volta nella storia i 200 milioni, con un incremento dell'11,0% rispetto ad un anno prima e con volumi movimentati più che recuperati rispetto al periodo pre-pandemico (+13,3% rispetto al 2019).

Secondo i dati pubblicati da Assaeroporti le destinazioni internazionali UE risultano in aumento del 13,6% sul 2023 e sono, per la prima volta, al di sopra della quota del periodo pre-COVID (+0,5% rispetto al 2019); in aumento risultano, anche, sia le destinazioni internazionali extra-UE (+14,1% rispetto al 2023 e +56,1% rispetto al periodo pre-pandemico) che i voli domestici (in aumento del 5,8% e del 12,0% rispettivamente sul 2023 e sul 2019), questi ultimi con una quota del 33,0% del traffico

complessivo, sebbene la perdita di circa 1,5 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

**TABELLA III.4.13: ANDAMENTO DEI TRAFFICI AEREI DI PASSEGGERI (2010-2024)**

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
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	68,19	72,14
		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%	34,6%	33,0%
		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%	6,4%	5,8%
	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	42,16	48,10
		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%	21,4%	22,0%
		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%	44,1%	14,1%
	INTERNAZIONALI UE (inclusa Svizzera)	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	86,02	97,74
		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%	43,7%	44,7%
		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%	21,9%	13,6%
	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	0,46	0,47
		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%	0,2%	0,2%
		var. %	1,5%	-25,7%	-0,5%	-16,0%	-9,7%	-18,4%	-15,6%	-7,3%	15,0%	-1,3%	-63,2%	24,2%	110,8%	14,9%	0,9%
	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	196,84	218,45
		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%	19,8%	11,0%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assaeroporti.

Le merci movimentate mediante trasporto aereo nel 2024 in Italia sono pari ad oltre di 1,2 milioni di tonnellate, in aumento sia rispetto all'anno precedente (+14,9%) che rispetto ai valori pre-pandemici del 2019 (+13,2%).

**TABELLA III.4.14: ANDAMENTO DEI TRAFFICI AEREI DELLE MERCI (2010-2024)**

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
TRASPORTO AEREO	MERCİ AVİO	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	1.022,6	1.178,0
		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%	94,1%	94,3%
		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%	1,6%	-1,1%	15,2%
	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	16,7	20,0
		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%	1,5%	1,6%
		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%	-24,1%	19,7%
	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	47,5	51,2
		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%	4,4%	4,1%
		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%	-7,0%	7,8%
	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	1.086,8	1.249,2
		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%	-1,9%	14,9%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assaeroporti.

Nel 2024, secondo i dati pubblicati da ISTAT, le tonnellate in arrivo dall'estero negli aeroporti italiani sono il 45,6% del totale internazionale movimentato, il restante 54,4% sono quelli in partenza; invece, per il mercato nazionale le quote degli arrivi e delle partenze sono pressoché identiche (51,3% e 48,7% rispettivamente), confermando l'inversione della predominanza degli arrivi registrato l'anno precedente (mentre nel 2022 questi ultimi rappresentavano il 49,7% del totale nazionale).

TABELLA III.4.15: ANDAMENTO DEI TRAFFICI AEREI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI DELLE MERCI (2010-2024)

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024		
TRASPORTO AEREO INTERNAZ.	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	542,6	610,4	
		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%	56,2%	54,4%	
		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%	-1,0%	12,5%	
	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	423,1	512,3	
		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%	43,8%	45,6%	
		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%	-0,3%	21,1%	
	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	965,7	1.122,7	
		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%	-0,7%	16,3%	
	TRASPORTO AEREO INTERNO	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	43,4	38,6
			quota %	52,3%	51,1%	50,4%	53,2%	52,1%	50,4%	50,3%	51,7%	52,3%	50,9%	51,2%	51,0%	50,3%	48,9%	48,7%
			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%	-14,0%	-11,2%
		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	45,3	40,7
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%	51,1%	51,3%	
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%	-9,2%	-10,3%	
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	88,8	79,2	
		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%	-11,6%	-10,8%	

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 2024 la *sharing mobility* in Italia, dopo un triennio 2020-2022 di notevole espansione, si conferma in flessione rispetto all'anno precedente, così come già avvenuto nel 2023. 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 cinque anni dal COVID le percorrenze totali, già completamente recuperate nel 2021 (+0,4% rispetto al pre-COVID), nel 2024 hanno fatto registrare un notevole incremento rispetto al 2019 (+39,0%) seppur in calo rispetto all'anno precedente (-4,5%).

Nel 2024 erano presenti in Italia all'incirca 170 servizi di *sharing mobility*, oltre tre volte in più di quelli presenti nel 2015, dei quali quasi la metà costituiti dai **monopattini in condivisione**, che da soli quotano il 40% sul totale dei servizi attivi (ma con 4 punti percentuali in meno rispetto ad un anno prima) ed anche il 46% del totale di veicoli condivisi disponibili (2 punti percentuali in più rispetto alla quota di mercato registrata nel 2023). Anche per quanto riguarda il numero complessivo di noleggi, dopo il calo registrato nel 2020 (-22,2%), che aveva interrotto un *trend* positivo costante da anni (crescita media annua del 22,7% dal 2015 al 2019), nel periodo post-COVID (2021-2024) torna a crescere con un tasso medio annuo del 26,0%.

Fa da contraltare il rinnovato vigore di offerta di veicoli di **car-sharing** (+20,7% medio annuo nel biennio 2023-2024), che fa seguito ad un triennio nefasto (-10,2% medio annuo), imputabile principalmente alla flessione generalizzata della domanda con automobile, che è quella che ha risentito maggiormente delle restrizioni alla mobilità. La domanda di **bike-sharing** si presenta, nel 2024, in crescita nei noleggi (+4,4%) ma non nelle percorrenze (-4,5%) rispetto all'anno precedente, con valori però entrambi superiori a quelli pre-pandemici. Lo **scooter-sharing** è caratterizzato, da una

parte, da un aumento del 30,0% dei servizi offerti nel 2024, dall'altra da un'offerta di veicoli in calo del 17,4% rispetto all'anno precedente, così come del resto risulta la domanda, sia in termini di noleggi che di percorrenze (rispettivamente -22,9% e -29,8% rispetto al 2023).

**TABELLA III.4.16: ANDAMENTO DEI SERVIZI DI SHARING MOBILITY IN ITALIA (2015-2024)**

SETTORE	CATEGORIA	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Carsharing SB	Servizi	16	17	14	18	19	22	23	26	19	18
	Veicoli	959	997	1.058	1.174	1.255	1.293	1.229	1.298	1.239	1.349
	Noleggi (mln)	0,21	0,21	0,22	0,27	0,36	0,24	0,29	0,30	0,30	0,30
	Percorrenze (mln km)	7,25	8,53	7,39	8,29	8,99	6,15	6,98	8,05	8,06	8,19
Carsharing FF	Servizi	11	13	15	22	23	19	21	23	24	24
	Veicoli	4.293	5.828	6.621	6.787	7.009	5.989	5.414	4.693	6.692	7.298
	Noleggi (mln)	6,29	7,91	9,36	11,81	11,99	6,24	5,71	6,13	5,86	5,68
	Percorrenze (mln km)	41,65	53,48	63,32	80,68	88,66	51,70	56,23	75,07	78,37	76,02
Bikesharing SB	Servizi	24	24	24	24	26	24	23	20	17	15
	Veicoli	8.409	8.814	9.064	9.543	10.892	9.941	9.351	9.172	8.887	8.471
	Noleggi (mln)	5,85	7,42	7,60	6,40	5,30	2,78	3,40	4,21	4,09	4,04
	Percorrenze (mln km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	12,94	6,63	6,87	9,52	9,14	7,58
SHARING MOBILITY Bikesharing FF	Servizi	-	-	7	9	13	14	17	21	30	32
	Veicoli	0	-	22.140	14.700	22.480	24.764	18.276	39.395	29.947	28.026
	Noleggi (mln)	-	-	2,79	5,93	7,46	2,98	4,66	9,69	11,47	12,20
	Percorrenze (mln km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	9,34	4,26	7,74	21,62	24,95	24,99
Scootersharing	Servizi	1	4	3	8	10	14	25	22	10	13
	Veicoli	150	640	500	2.240	5.070	7.360	8.978	8.782	5.133	4.238
	Noleggi (mln)	0,10	0,23	0,26	0,99	2,92	2,20	3,08	4,38	4,51	3,48
	Percorrenze (mln km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	13,07	9,28	14,44	20,13	21,70	15,24
Monopattini in sharing	Servizi	-	-	-	-	11	64	84	99	79	68
	Veicoli	-	-	-	-	4.650	35.200	45.922	49.780	40.165	42.594
	Noleggi (mln)	-	-	-	-	-	7,36	17,89	24,84	24,61	24,87
	Percorrenze (km)	-	-	-	-	-	14,45	41,22	61,09	51,28	52,84
TOTALE	Servizi	52	58	63	81	102	157	193	211	179	170
	Veicoli	13.811	16.279	39.383	34.444	51.356	84.547	89.170	113.120	92.063	91.976
	Noleggi (mln)	12,45	15,78	20,23	25,41	28,03	21,80	35,02	49,54	50,84	50,56
	Percorrenze (km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	133,00	92,47	133,48	195,48	193,50	184,86





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

## LE TENDENZE DI MOBILITÀ DELL'OSSERVATORIO SULLE TENDENZE DELLA MOBILITÀ DI PASSEGGERI E MERCI STM DEL MIT

Dall'analisi condotta a partire dai dati messi a disposizione dagli operatori multimodali nazionali, dalle Direzioni Generali del MIT e dei centri studi/ricerche è possibile desumere le tendenze della domanda di spostamento (passeggeri e merci) e la sua ripartizione modale, dal 2019 sino a tutto il 2025. In particolare, guardando ai dati relativi alle variazioni percentuali su base annuale del 2025 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 superiori dell'1% a quelli del 2019** (a fronte di un valore in linea nel 2024 ed una contrazione del 2%, 4%, 9% e 24% nel 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), **e con gli autobus addirittura superiori del 6% ai valori pre-pandemici** (a fronte di +4%, +2%, -4%, -11% e -28% rispettivamente nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020). Analoga tendenza si osserva per i traffici leggeri sulla **rete delle autostrade in concessione che, nel 2025, hanno recuperato i valori del 2019** (+4% contro +3%, +2%, -3%, -15% e -32% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente). **I traffici dei veicoli pesanti su rete ANAS sono anch'essi superiori rispetto a quelli del 2019** (+9% contro +6%, +4%, +1%, +1% e -11% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), **quelli sulla rete delle autostrade in concessione sono superiori del 7% ai valori del 2019** (in trend positivo con i valori +6%, +4%, +3%, +0% e -14% registrati nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente);
- **TRASPORTO FERROVIARIO: a fronte di un aumento dell'offerta di servizi AV dell'1% rispetto al 2019** (+1%, -1%, -7%, -35% e -44% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), **il traffico passeggeri risulta superiore del 3% a quello del 2019** (+4%, +2%, -16%, -62% e -70% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente). Inoltre, a fronte di un **incremento del 3% dei servizi IC/ICN erogati rispetto al 2019** (+4%, +3%, +1%, -1% e -24% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), **i traffici passeggeri risultano anch'essi superiori a quelli del 2019** (+14% contro +14%, +10%, -10%, -43% e -57% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente);
- **TRASPORTO AEREO: a fronte di un aumento dell'offerta di voli aerei nazionali e internazionali dell'8% rispetto al 2019** (+5%, -2%, -11%, -42% e -57% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), **i traffici passeggeri sono superiori del 19% a quelli del periodo pre-pandemico** (contro +13%, +2%, -15%, -58% e -73% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), **mentre quelli merci sono superiori del 15%** (a fronte di +13%, -1%, +0%, -1% e -24% rispettivamente nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020);
- **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: con riferimento ai traffici ferroviari regionali di Trenitalia, a fronte di una contrazione dei servizi del 9% rispetto al 2019** (contro -8%, -10%, -10%, -11% e -22% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), **i traffici passeggeri sono inferiori dell'11% a quelli del 2019** (contro -11%, -13%, -26%, -47% e -57% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente).

**TABELLA III.4.17: SINTESI DELLE VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUE DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ E DELL'OFFERTA DI SERVIZI RISPETTO AL 2019**

			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2019	Var. % 2022 - 2019	Var. % 2023 - 2019	Var. % 2024 - 2019	Var. % 2025 - 2019
TRASPORTO STRADALE 	VEICOLI LEGGERI	ANAS (TGM)	-24%	-9%	-4%	-2%	0%	+1%
		AUTOSTRADE (veicoli*km)	-32%	-15%	-3%	+2%	+3%	+4%
	VEICOLI PESANTI	ANAS (TGM)	-11%	+1%	+3%	+4%	+6%	+9%
		AUTOSTRADE (veicoli*km)	-14%	0%	+3%	+4%	+6%	+7%
	AUTOBUS	ANAS (TGM)	-28%	-11%	-4%	+2%	+4%	+6%
TRASPORTO FERROVIARIO 	DOMANDA PASSEGGERI	AV (pax)	-70%	-62%	-16%	+2%	+4%	+3%
		IC/ICN (pax)	-57%	-43%	-10%	+10%	+14%	+14%
	OFFERTA SERVIZI	AV (treni)	-44%	-35%	-7%	-1%	+1%	+1%
		IC/ICN (treni)	-24%	-1%	+1%	+3%	+4%	+3%
TRASPORTO AEREO 	DOMANDA	PASSEGGERI (pax)	-73%	-58%	-15%	+2%	+13%	+19%
		MERCI (tonn)	-24%	-1%	0%	-1%	+13%	+15%
	OFFERTA SERVIZI	MOVIMENTI (voli)	-57%	-42%	-11%	-2%	+5%	+8%
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 	DOMANDA	TRENITALIA (pax)	-57%	-47%	-26%	-13%	-11%	-11%
	OFFERTA SERVIZI	TRENITALIA (veicoli*km)	-22%	-11%	-10%	-10%	-8%	-9%

**Nota:** \* Per Trasporto Pubblico Locale si intende esclusivamente quello dei servizi regionali su ferro erogati da Trenitalia.

Fonte: Osservatorio sulle tendenze della mobilità di passeggeri e merci (IV trimestre 2025) - elaborazione STM del MIT.

A completamento dell'analisi delle serie storiche e del quadro attuale della mobilità in Italia, all'interno dell'Osservatorio della STM del MIT è stata sviluppato un modello macro-economico predittivo di lungo periodo per il decennio 2026-2035. La disponibilità di stime prospettiche strutturate e metodologicamente rigorose rappresenta uno strumento indispensabile per supportare la **pianificazione strategica della mobilità**, consentendo di calibrare investimenti, capacità e programmazione dei servizi in funzione di scenari macroeconomici differenziati.

Il modello adotta una struttura **log-lineare strutturale**, in cui la domanda passeggeri di ciascun segmento è espressa come funzione di un insieme selezionato di variabili macroeconomiche e trasportistiche. Questa scelta consente di interpretare i coefficienti stimati direttamente come **elasticità**<sup>10</sup>: ciascun coefficiente indica la

<sup>10</sup> Le stime presentate assumono elasticità costanti nel periodo di previsione, ipotesi ragionevole per il medio termine ma da valutare con cautela su orizzonti più lunghi.

variazione percentuale attesa della domanda in risposta a una variazione percentuale unitaria della variabile esplicativa corrispondente.

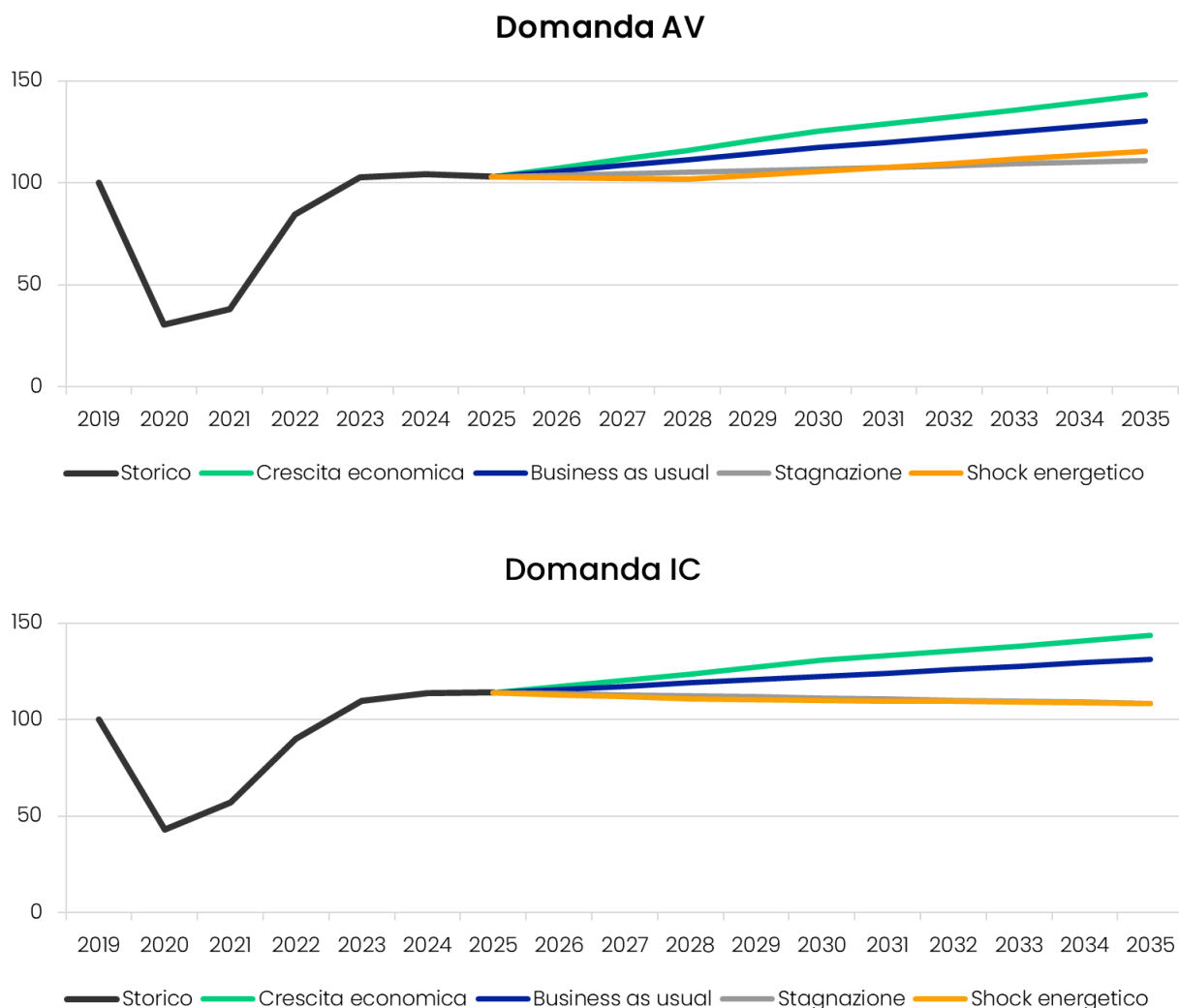
La stima dei parametri è condotta tramite **regressione bayesiana (Bayesian Ridge)**, tecnica particolarmente indicata per dataset di dimensioni limitate – come le 5-6 osservazioni annuali disponibili per segmento nel periodo 2019-2025 (con esclusione del biennio pandemico).

Le variabili esplicative sono selezionate per ciascun segmento in base alla rilevanza economica e alla disponibilità di serie storiche coerenti e risultano, a seconda dei segmenti di domanda considerati, compresi tra, ad esempio: PIL pro capite; costo relativo auto/treno, offerta di servizi di trasporto; tasso di disoccupazione

Il modello è stato applicato a quattro scenari narrativi, ciascuno dei quali definisce una traiettoria coerente per tutte le variabili esplicative, garantendo consistenza interna tra le ipotesi macroeconomiche e trasportistiche.

- a) **Crescita economica:** PIL in crescita sostenuta (+1,8% annuo fino al 2030, poi +1,2%), forte espansione del turismo internazionale e offerta ferroviaria in tendenza positiva. È il contesto più favorevole per la domanda.
- b) **Business as usual:** evoluzione inerziale coerente con le previsioni istituzionali (OCSE, IEA, ISTAT). PIL in crescita moderata (+0,8% annuo), mercato del lavoro stabile, offerta servizi di trasporto in crescita sulla base degli investimenti già programmati.
- c) **Stagnazione:** economia quasi ferma (+0,2% PIL annuo), assenza di nuove infrastrutture e offerta contratta.
- d) **Shock energetico:** crisi energetica con calo iniziale del PIL (-0,5% annuo fino al 2028), costi elevati e crollo temporaneo del turismo, seguiti da una ripresa nella seconda metà del decennio.

A titolo esemplificativo, nella successiva figura si riporta il risultato dell'applicazione del modello preposto alla modalità di trasporto ferroviaria AV e IC. Nello specifico il modello incorpora esplicitamente un vincolo fisico di capacità: la domanda ferroviaria non può eccedere la capacità disponibile, calcolata a partire dall'offerta programmata con un load factor massimo sostenibile dell'85%. Inoltre, non è modellata esplicitamente la competizione modale tra AV e Intercity, né quella con automobile e aereo; il prezzo del biglietto non entra direttamente come variabile, ma è catturato indirettamente attraverso il costo relativo auto/treno. I risultati vanno pertanto letti come scenari strutturati e internamente coerenti, non come previsioni puntuali.

**FIGURA III.4.3: PROIEZIONI DOMANDA SERVIZI FERROVIARI ALTA VELOCITA' (AV) ED INTERCITY (IC) PER SCENARIO (INDICE 2019=100)**

Fonte: Osservatorio sulle tendenze della mobilità di passeggeri e merci - elaborazione STM del MIT.

Le proiezioni modellistiche offrono indicazioni operative di immediata rilevanza per la pianificazione strategica della mobilità del Paese. Ad esempio, l'Alta Velocità si conferma il segmento a maggiore dinamicità attesa, con proiezioni di crescita comprese tra +11% e +43% al 2035 rispetto al 2019, fortemente correlate all'andamento del PIL e al volume dell'offerta. Il segmento Intercity presenta una crescita moderata ma caratterizzata da maggiore incertezza, data anche la dipendenza dalla struttura del mercato del lavoro. Il risultato più rilevante in chiave strategica è che **l'offerta di trasporto (es. ferroviaria) è l'unica leva direttamente controllabile** tra le variabili del modello. Investimenti in frequenze e capacità producono rendimenti misurabili sulla domanda in tutti i segmenti analizzati, indipendentemente dallo scenario macroeconomico di riferimento. Questo dato supporta una strategia di sviluppo basata sull'ampliamento programmato dell'offerta, da coordinare con le dinamiche esogene – crescita economica, dinamiche occupazionali, flussi turistici – che il gestore non può controllare, ma che il modello permette di monitorare e anticipare.

### III.5 L'ANDAMENTO DEL PNRR

#### L'andamento del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza (Pnrr)

Il 2025 ha rappresentato un anno di accelerazione delle attività dei cantieri e di chiusura dei progetti PNRR, in vista della scadenza del piano al 30 giugno 2026. In particolare, al 31 dicembre risultano conseguiti n. 38 tra obiettivi e traguardi sui n. 62 relativi alle riforme e agli investimenti di competenza del MIT, con una dotazione finanziaria complessiva di circa 41 miliardi di euro.

Nel corso di questo anno è stato conseguito il traguardo finale previsto circa la riduzione delle perdite idriche, mediante la distrettualizzazione delle reti di distribuzione dell'acqua. Si tratta, in particolare, dell'installazione di sistemi di controllo avanzati, in circa 51.000 km di rete, che consentono di monitorare i nodi principali e i punti più sensibili della rete<sup>11</sup>.

In particolare, con riferimento alla Missione 2 - Componente 2 (mobilità sostenibile), oltre al conseguimento delle milestone di natura normativa, incluse l'adozione dei decreti attuativi e la definizione dei criteri di riparto delle risorse, previste nelle prime fasi attuative, sono stati aggiudicati tutti gli appalti e risultano realizzati i seguenti target intermedi: i) per il parco autobus regionale per il trasporto pubblico, l'immatricolazione di 825 autobus a zero emissioni<sup>12</sup>; ii) per parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico, la consegna di 31 treni elettrici<sup>13</sup>; iii) nell'ambito delle ciclovie urbane, la conclusione dei lavori per circa 253 km di piste ciclabili<sup>14</sup>.

Per quanto riguarda la Missione 3 - Componente 1 (Investimenti sulla rete ferroviaria) - con una dotazione finanziaria di 21 miliardi di euro sui circa 40 miliardi di competenza del MIT - sono state conseguite le milestone relative all'aggiudicazione degli appalti, mentre a partire dal dicembre 2023 sono stati realizzati i target intermedi relativi a: i) 172 km di interventi di resilienza al Sud<sup>15</sup>; ii) 716 km relativi al potenziamento dei nodi ferroviari e dei collegamenti nazionali chiave<sup>16</sup>; iii) la riqualificazione di 10 stazioni ferroviarie al Sud<sup>17</sup>.

<sup>11</sup> M2C4 - Investimento 4.2: Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti (Target M2C4-32 T4/2025). Il target prevedeva il completamento di interventi nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti, in 45.000 km di rete.

<sup>12</sup> M2C2 - Investimento 4.4.1 - Potenziamento del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con autobus a pianale ribassato a zero emissioni (Target M2C2-34 - T4/2024). Il target prevedeva l'acquisto di almeno 800 autobus a pianale ribassato a zero emissioni acquistati nell'ambito del traguardo M2C2-32 per il potenziamento del parco veicoli.

<sup>13</sup> M2C2 - Investimento 4.4.2 - Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale (Target M2C2-34 bis - T4/2024). Acquisizione della dichiarazione di verifica di conformità CE di cui all'art. 15 del D.Lgs. 57/2019 per almeno 25 treni a zero emissioni per il potenziamento del parco ferroviario.

<sup>14</sup> M2C2 - Investimento 4.1 - Ciclovie urbane (Target M2C2-22 - T4-2023). Il target prevedeva il completamento di almeno 200 km di piste ciclabili in aree metropolitane.

<sup>15</sup> M3C1 - Investimento 1.7 - Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud (Target M3C1-17 - T4-2023). Il target prevedeva 172 km di lavori completati di aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud.

<sup>16</sup> M3C1 - Investimento 1.5: Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave (Target M3C1-15 - T4/2024). Il target prevedeva il completamento di 700 km di lavori Almeno 700 km di tratte di linee riqualificate costruite su nodi metropolitani e collegamenti nazionali chiave, pronti per la fase di autorizzazione e operativa.

<sup>17</sup> M3C1 - Investimento 1.8: Miglioramento delle stazioni ferroviarie (gestite da RFI nel Sud) (Target M3C1-19 - T4/2024) prevedeva che, entro il 31 dicembre 2024, dieci stazioni ferroviarie fossero migliorate e rese accessibili nel rispetto del regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione e ai regolamenti dell'UE in materia di sicurezza ferroviaria. Il target M3C1-19 è stato rendicontato attraverso il completamento dei lavori nelle seguenti 10 stazioni ferroviarie: Falciano-

Anche nell'ambito degli interventi sul sistema portuale e logistico nazionale (Missione 3 - Componente 2 - Intermodalità e logistica integrata) risultano conseguite le milestone relative alle riforme del piano e rileva, inoltre, l'investimento per la "Digitalizzazione della catena logistica" con il quale tutte le Autorità di Sistema Portuale si sono dotate di servizi Port Community System interoperabili con l'Agenzia delle Dogane e/o con le Capitanerie di Porto e compatibili con la Piattaforma Logistica digitale Nazionale.<sup>18</sup> Nell'ambito degli interventi infrastrutturali per la coesione territoriale, si segnala l'investimento per rafforzare la dotazione infrastrutturale nei territori della ZES unica, nell'ambito del quale sono stati avviati - nel 2024 - n. 50 interventi relativi a: i) le connessioni di "ultimo miglio" ferroviario o stradale con i porti e le aree industriali; ii) la digitalizzazione della logistica, urbanizzazione ed efficientamento energetico; iii) il rafforzamento della resilienza dei porti<sup>19</sup>.

Le riforme PNRR attribuite al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno inciso in modo strutturale sui processi di pianificazione, programmazione ed esecuzione delle opere pubbliche, nonché sull'assetto regolatorio dei settori della mobilità e delle infrastrutture. Tra le riforme PNRR di maggiore rilievo si evidenziano, in primo luogo, la riforma dell'iter di approvazione del Contratto di Programma tra Ministero e Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, che ha semplificato e razionalizzato le fasi autorizzative e di aggiornamento, riducendo i tempi di approvazione e rafforzando la programmazione pluriennale degli investimenti<sup>20</sup>. In secondo luogo, la riforma delle concessioni portuali, volta ad accrescere trasparenza, concorrenza e uniformità nei criteri di affidamento e rinnovo, con maggiore allineamento agli standard europei per le procedure di rilascio delle concessioni da parte delle Autorità di sistema portuale<sup>21</sup>. Infine, la riforma della pianificazione in ambito idrico (PNISSI - Piano Nazionale di Interventi Infrastrutturali e per la Sicurezza nel Settore Idrico), che ha introdotto una programmazione nazionale integrata degli interventi prioritari, migliorando coordinamento, selezione delle opere e capacità amministrativa nel settore delle infrastrutture idriche<sup>22</sup>.

Con la revisione del PNRR, di cui alla Decisione del Consiglio del 24 novembre 2025, sono state apportate alcune modifiche alle misure del MIT nell'ottica della semplificazione dei processi correlati alla chiusura del Piano e alla mitigazione di eventuali rischi di non conseguimento degli obiettivi finali. Tra le novità di maggiore rilievo si evidenziano una riforma volta al rafforzamento dell'efficienza del settore ferroviario<sup>23</sup>, per quanto riguarda sia l'infrastruttura sia i servizi, e l'istituzione di uno strumento finanziario per l'erogazione di sovvenzioni volte a incentivare gli

---

Mondragone-Carinola, Giovinazzo, Vibo Valentia – Pizzo, Macomer, Oristano, San Severo, Milazzo, Scalea S. Domenica Talao, Vasto San Salvo, Sapri.

<sup>18</sup> M3C2 - Investimento 2.1: Digitalizzazione della catena logistica (Target M3C2-5 – T2/2024). Il target prevedeva che almeno il 70% delle AdSP sia dotato di servizi PCS interoperabili con le pubbliche amministrazioni coinvolte e compatibili con la PLN.

<sup>19</sup> M5C3 - Investimento 1.4 – Investimenti infrastrutturali per le ZES (Target M5C3-12 - T4/2024) Inizio degli interventi infrastrutturali nelle Zone Economiche Speciali.

<sup>20</sup> M3C1 – Riforma 1.1 - Accelerazione dell'iter di approvazione del contratto tra MIT e RFI (Milestone M3C1-1 – T4/2021). Tale riforma è stata conseguita con l'entrata in vigore dell'art- 5 del decreto-legge n. 152 del 2021, convertito dalla l. n. 233 del 2021.

<sup>21</sup> M3C2 - Riforma 1.2 - Aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali (Milestone M3C2-2 – T4/2022). Tale riforma è stata conseguita con l'entrata in vigore del regolamento relativo alle concessioni portuali n. 202 del 28.12.22 pubblicato in G.U n. 305 del 31/12/2022.

<sup>22</sup> M2C4-Riforma 4.1 - Semplificazione normativa e rafforzamento della governance per la realizzazione di investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico (Milestone M2C4-27 – T1-2021). Tale riforma è stata conseguita attraverso l'introduzione del comma 4-bis all'articolo 2 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

<sup>23</sup> M3C1 – Riforma 1.3 – Rafforzare l'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria in Italia (M3C1-26 – T2-2026).

investimenti privati e a migliorare l'accesso ai finanziamenti nel settore della gestione delle risorse idriche in Italia, con una dotazione finanziaria pari a 1 miliardo di euro<sup>24</sup>.

Alla chiusura del PNRR, per le misure di competenza del MIT, sono previsti i seguenti risultati associati ai n. 24 obiettivi in fase di realizzazione:

- Per la Missione 2 - Componente 2 di competenza del MIT, è previsto il conseguimento di obiettivi quantitativi rilevanti in materia di mobilità sostenibile: realizzazione di almeno 8 stazioni di rifornimento a idrogeno per il trasporto ferroviario e 21 stazioni per il trasporto stradale; estensione della rete di ciclovie urbane e turistiche per almeno 1.261 km; completamento dei lavori per 186 km di nuove infrastrutture per il trasporto rapido di massa e relative 311 unità di materiale rotabile; immatricolazione di almeno 3.000 autobus regionali a zero emissioni, supportati da 1.000 punti di ricarica dedicate; fornitura di 172 treni a zero emissioni per i servizi regionali e intercity. Tali risultati concorrono in modo significativo alla decarbonizzazione del trasporto pubblico e al rafforzamento dell'offerta di mobilità sostenibile su scala nazionale.
- Per la Missione 2 - Componente 4, è previsto il conseguimento del target relativo alla realizzazione dei lavori in almeno 45 sistemi idrici complessi ed elementari finalizzati alla sicurezza dell'approvvigionamento idrico. L'obiettivo mira a rafforzare la resilienza dei grandi sistemi acquedottistici e delle opere di adduzione e accumulo, contribuendo alla riduzione delle vulnerabilità strutturali e al miglioramento della continuità del servizio, anche in relazione ai crescenti rischi connessi ai cambiamenti climatici. Tale obiettivo si aggiunge alla distrettualizzazione delle reti idriche in circa 51.000 km e alla firma delle convenzioni fra il gestore dello strumento e i beneficiari del regime.
- per la Missione 3 - Componente 1 di competenza del MIT, è previsto un significativo rafforzamento del sistema ferroviario nazionale. In particolare, saranno completati o in uno stato avanzato i lotti ferroviari ad alta velocità e alta capacità per complessivi 114 km sulle direttrici Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania, 158 km sulle linee del Nord (Brescia-Verona-Vicenza-Padova e collegamenti verso la Liguria e l'arco alpino). È inoltre previsto il potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e delle linee regionali e interregionali, con la riqualificazione di almeno 3.309 km di tratte, nonché l'estensione della dotazione del sistema ERTMS - ad un livello infrastrutturale e tecnologico coerente con il Piano nazionale di implementazione (NIP) - in 2.785 km di rete. Saranno, inoltre, riqualificate e rese più accessibili ulteriori 28 stazioni nel Mezzogiorno.
- per la Missione 3 - Componente 2 di competenza del MIT, è previsto il conseguimento di risultati rilevanti in materia di sostenibilità e digitalizzazione del sistema logistico e portuale. In particolare, entreranno in funzione **15 infrastrutture di cold ironing**, consentendo la riduzione delle emissioni delle navi durante la sosta in porto. Sul versante della digitalizzazione, saranno attivati **tre interventi per l'integrazione e digitalizzazione della catena logistica (LogIN Business)**, con miglioramento dell'interoperabilità dei flussi informativi tra operatori. È

<sup>24</sup> M2C4 – Investimento 4.5 - Regime di sovvenzioni per gli investimenti in infrastrutture idriche (M2C4-39 ed M2C4-40 – T2-2026). Tale investimento si inserisce nel quadro attuativo del Piano Nazionale di Interventi Infrastrutturali e per la Sicurezza nel Settore Idrico, già oggetto di istituzione con la riforma sopramenzionata.

inoltre prevista la piena operatività dei nuovi strumenti per la **digitalizzazione della gestione del traffico aereo**, con certificazione dei sistemi e delle informazioni aeronautiche digitalizzate, a supporto di maggiore efficienza, sicurezza e qualità del servizio nel settore aeronautico.

- Per le misure di competenza del MIT nell'ambito della **Missione 5**, sono attesi risultati significativi sul piano della rigenerazione urbana e del rafforzamento infrastrutturale nelle aree in ritardo di sviluppo. In particolare, attraverso il Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQuA), è previsto il conseguimento del target di **10.000 unità abitative tra nuove realizzazioni e riqualificazioni**, unitamente al recupero e valorizzazione di spazi pubblici, con effetti in termini di inclusione sociale. Parallelamente, nell'ambito della **Zona Economica Speciale (ZES)**, è previsto il **completamento di 53 progetti infrastrutturali**, finalizzati a potenziare collegamenti di ultimo miglio e a rafforzare l'attrattività dei territori interessati nel Mezzogiorno.

In termini complessivi, il PNRR del MIT sta contribuendo in maniera sostanziale all'aumento della capacità e qualità delle reti di trasporto e idriche, al miglioramento della sostenibilità ambientale, alla maggiore resilienza infrastrutturale e al rafforzamento della competitività logistica nazionale.

L'impatto delle misure di competenza del MIT sulle dimensioni trasversali del PNRR si articola lungo tre direttrici principali. In termini di coesione territoriale e sociale, la concentrazione degli investimenti nel Mezzogiorno contribuisce alla riduzione dei divari infrastrutturali, migliorando accessibilità, competitività e integrazione nei corridoi europei, mentre le clausole premiali sulla parità di genere e sull'occupazione giovani hanno incentivato una maggiore partecipazione, la cui sostenibilità dipenderà dalla capacità del settore di consolidare tali dinamiche. La digitalizzazione delle reti ferroviarie, idriche logistiche rafforza efficienza, trasparenza e interoperabilità dei dati, incidendo sulla modernizzazione della governance e dell'architettura nazionale. Infine, la transizione ecologica è sostenuta dal potenziamento del trasporto ferroviario, dalla mobilità elettrica e dal *cold ironing*, con effetti ambientali legati al concreto spostamento modale e all'utilizzo delle nuove infrastrutture.

## 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 ripresa di efficacia del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A. e dei contratti con il contraente generale e gli altri affidatari dei servizi funzionali alla realizzazione dell'Opera subordinatamente alla rinuncia del contenzioso pendente - 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", che integra il progetto definitivo attestandone 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, che ha svolto la Conferenza di Servizi

conclusa a dicembre 2024. Il Ministero dell'ambiente e la sicurezza energetica ha aggiornato e completato la procedura di valutazione di impatto ambientale con esito positivo e si è pronunciato in termini di valutazione di incidenza ambientale rilevando impatto su parte di tre siti Natura 2000; il Ministero della Cultura ha rilasciato con esito positivo i pareri di competenza. Sono stati predisposti i documenti integrativi relativi al procedimento di valutazione dell'incidenza ambientale, inviati alla Commissione Europea il 10 giugno 2025 ai sensi del par. 6.4 secondo periodo, della Direttiva Habitat.

Il progetto, corredato dalla Relazione del Progettista e dall'intera documentazione istruttoria, è stato sottoposto all'approvazione del CIPESS che ha adottato nella seduta del 6 agosto 2025 la delibera n. 41/2025. Tuttavia, la delibera non ha acquisito efficacia a seguito della mancata registrazione dell'atto da parte della Corte dei conti, nell'esercizio del controllo preventivo di legittimità.

Successivamente è intervenuto il decreto-legge 11 marzo 2026, n. 32, con l'obiettivo di assicurare la prosecuzione dell'iniziativa in un'ottica di conformità ai rilievi sollevati dalla Corte dei Conti. Il decreto affida al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il completamento di un insieme coordinato di adempimenti tecnico-amministrativi, finalizzati all'adozione di una nuova delibera CIPESS, destinata ad assumere natura sostitutiva rispetto a ogni ulteriore autorizzazione, nulla osta o parere comunque denominato.

Ai fini dell'adozione della nuova delibera, il procedimento prevede, tra l'altro:

- l'acquisizione del parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti in materia di tariffe di pedaggio;
- la richiesta al Consiglio superiore dei lavori pubblici di una valutazione sui profili tecnici di maggiore rilevanza della Relazione del progettista;
- l'adozione di un provvedimento del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica di ricognizione delle valutazioni ambientali e dell'incidenza sui siti Natura 2000, anche con riferimento alle soluzioni alternative, inclusa quella di non intervento;
- l'adozione di un provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le amministrazioni settoriali competenti, di individuazione delle conseguenze sulla salute dell'uomo e sulla sicurezza pubblica attese dalla realizzazione dell'opera, tenuto conto delle soluzioni alternative, inclusa quella di non intervento.

Sulla base degli esiti di tali istruttorie, il Consiglio dei Ministri è chiamato a pronunciarsi in ordine alla conferma della sussistenza dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico idonei a giustificare la realizzazione dell'opera, anche ai fini dell'applicazione della normativa europea in materia ambientale. Il decreto disciplina, inoltre, la partecipazione dello Stato italiano al dialogo strutturato con la Commissione Europea, volto a verificare la compatibilità complessiva del progetto con il diritto dell'Unione.

Una volta completati gli adempimenti istruttori, adottata la nuova delibera CIPESS, con relativa registrazione della stessa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti potrà procedere alla sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo alla Convenzione con la Società concessionaria, comprensivo del Piano economico-finanziario aggiornato, e alla successiva trasmissione degli atti alla Corte dei conti per il controllo di legittimità.

Sul piano finanziario, il provvedimento introduce una rimodulazione nel periodo 2026-2034 dei contributi pubblici complessivamente stanziati con le precedenti Leggi di bilancio (complessivi 13.162 milioni di euro), in grado di assicurare - unitamente alle

risorse acquisite dalla Società attraverso l'aumento del proprio capitale sociale sottoscritto dal Ministero dell'economia e delle finanze a fine 2023, l'integrale copertura del costo complessivo dell'investimento.

## **COSTI DEL PROGETTO**

Per la realizzazione del Ponte e delle opere connesse di competenza della Società Stretto di Messina è stato stimato, ad opera completata, un costo complessivo aggiornato pari a 13,5 mld che risulta quindi invariato. 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.

## **PRESTAZIONI ATTESE NELLO SCENARIO INFRASTRUTTURALE DI APERTURA ALL'ESERCIZIO**

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 Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023, del 16 dicembre 2024 n. 193, volta a conseguire gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) ha previsto alcune misure relative al settore autostradale.

Tra queste rileva la previsione di un quadro normativo per le concessioni autostradali all'interno del quale rendere obbligatorio lo svolgimento delle gare per i contratti di concessione autostradale, impedendone il rinnovo automatico. A tali misure se ne aggiungono altre, in particolare in materia di affidamenti in house e risoluzione del contratto.

L'obiettivo principale della riforma è volto a migliorare e agevolare l'imprenditorialità e le condizioni concorrenziali, al fine di favorire un'allocazione più efficiente delle risorse, con aumenti di produttività. Gli investimenti e le riforme previsti nell'ambito della citata componente contribuiscono a dare seguito alle raccomandazioni specifiche rivolte all'Italia nel 2019, che sottolineavano la necessità

di "affrontare le restrizioni alla concorrenza, [...] anche mediante una nuova legge annuale sulla concorrenza".

La legge annuale per il mercato e la concorrenza n. 193/2024, entrata in vigore in data 18 dicembre 2024, è stata predisposta in stretta aderenza ai principi contenuti nell'Allegato alla Decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea del 5 dicembre 2023, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia, disciplinando i seguenti ambiti di intervento nel settore autostradale:

- rendere obbligatorio lo svolgimento di gare per i contratti di concessione autostradale e impedire il rinnovo automatico dei contratti di concessione, prevedendo a livello normativo maggiori e più stringenti garanzie dirette a evitare che la prosecuzione del rapporto concessorio scaduto si protragga oltre il tempo necessario per l'espletamento delle procedure di gara, così determinando una proroga di fatto della concessione, anche valutando il ricorso a disincentivi economici o meccanismi sostitutivi in caso di inerzia dell'ente concedente;
- disciplinare l'in-house, alla luce del principio di autorganizzazione di cui all'articolo 7 del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e degli obblighi di motivazione ivi previsti, anche con riferimento ai vantaggi previsti per la collettività, delle connesse esternalità e della congruità economica della prestazione;
- disciplinare l'obbligo di esternalizzazione, prevedendo, tra l'altro, limitazioni e graduazioni in funzione dell'importanza, sia qualitativa che quantitativa, delle concessioni, nonché percentuali differenziate, anche in base alla menzionata logica dimensionale;
- limitare l'affidamento delle concessioni sotto il profilo oggettivo, individuando, come ambito ottimale di gestione, un'estensione chilometrica tendenzialmente compresa tra i 180 e i 315 km;
- approntare misure idonee a garantire l'effettivo avvio delle gare a cui sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici;
- imporre ai concessionari di garantire la piena e tempestiva attuazione del modello normativo dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) in materia di prezzi e procedure di gara delle subconcessioni per la fornitura di servizi di ricarica di veicoli elettrici;
- assicurare che i diritti di accesso siano idonei a incentivare gli investimenti e si basino su una metodologia di *price cap* sostenuta da un'analisi comparativa trasparente dei costi dell'intero settore economico, secondo criteri chiari, uniformi e trasparenti;
- migliorare l'efficienza delle procedure amministrative relative ai contratti di concessione.

Tra i principali obiettivi strategici, vi è la previsione all'articolo 13 della Legge n.193/2024 dell'adozione del Piano nazionale degli investimenti autostradali, volto ad individuare i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle nuove concessioni. Il Piano adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il CIPESS. Il Piano avrà durata decennale e con cadenza biennale verrà aggiornato secondo la medesima procedura prevista per la sua adozione.

Tale disposizione è volta ad assicurare una pianificazione e programmazione delle opere e degli interventi da realizzare sulle infrastrutture autostradali nel loro complesso, al fine di un coordinamento a livello nazionale che tenga presente le integrazioni con le altre modalità di trasporto, anche in un'ottica di razionalizzazione

del sistema integrato, applicando criteri di priorità che assicurino uno sviluppo costante dell'intera rete.

Tale Piano è attualmente in fase di predisposizione.

Ulteriore obiettivo strategico introdotto dalla Legge n.193/2024, è il compito di definire, con riferimento alle nuove concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025, all'Autorità di Regolazione dei Trasporti "d' intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero dell'economia e delle finanze, uno schema di bando-tipo di concessione e uno schema di convenzione-tipo, anche con riferimento agli affidamenti in house.". Tale bozza di bando tipo e convenzione tipo sono attualmente in fase di definizione al fine del raggiungimento dell'intesa.

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

I dati di incidentalità registrati nel 2024 hanno evidenziato un leggero aumento in termini di numero di incidenti e di feriti rispetto all'anno precedente (+4,1% per entrambi).

Al contempo, il numero delle vittime si è mantenuto quasi stazionario (-0,3%), fenomeno che si osserva per tutti gli utenti della strada, ad eccezione che per conducenti e passeggeri di motocicli, di monopattini e di autocarri. In crescita anche gli esiti fatali per i giovani conducenti.

Gli incidenti stradali con lesioni a persone che hanno coinvolto almeno un monopattino elettrico sono stati 3.911 nel 2024 (erano 3.365 nel 2023), le vittime sono state 24 e 3.930 i feriti tra conducenti e passeggeri. In crescita anche i sinistri in cui sono state coinvolte le biciclette elettriche: 1.782 sinistri contro 1.391 nel 2023, con 12 vittime tra conducenti e passeggeri dei mezzi.

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 (che assommano insieme il 37,8% dei casi). Hanno evidenziato, inoltre, un elevato numero di sanzioni comminate, oltre che per il superamento dei limiti di velocità, per uso improprio di dispositivi in auto (cinture di sicurezza e dispositivi di ritenuta per bambini) e per guida sotto effetto di alcool e droghe.

Pertanto, è fondamentale 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**

- L'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 è stata prevista nella delega di cui all'art. 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177. A tal riguardo sono stati predisposti i seguenti decreti attuativi:
  - Decreto "Safety car". Gli organi di polizia stradale, nonché i soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal Codice della strada, effettuano il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti da eventi programmati o prevedibili, come installazione o rimozione di cantieri o da

- eventi non programmabili o imprevedibili, quali ad esempio presenza di persone sulla carreggiata, incidenti o altri eventi. Il provvedimento definisce le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi;
- Pesatura dinamica dei veicoli. Il decreto definisce le caratteristiche ed i requisiti dei sistemi utilizzabili per il controllo dinamico della massa dei veicoli stradali, denominati sistemi di pesatura dinamica o sistemi WIM, nonché le procedure per ottenere la loro omologazione e le relative condizioni per l'installazione e l'esercizio;
  - Segnaletica Contromano. Il decreto definisce le caratteristiche, le modalità ed i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare, nelle strade a doppia carreggiata, tipologia A - Autostrada, B - strada extraurbana principale e D - strada urbana di scorrimento, nei punti di possibile imbocco contromano, denominata "segnaletica contromano". L'ambito di applicazione del provvedimento riguarda la segnaletica da installare al fine di rafforzare quella prevista dal Codice e dal Regolamento, nelle strade a doppia carreggiata in corrispondenza degli svincoli, delle eventuali intersezioni a raso, delle zone di inizio delle strade a doppia carreggiata, nelle aree di servizio e/o di parcheggio. Tale segnaletica può essere installata nelle aree di esazione del pedaggio autostradale nel caso in cui non ci siano elementi di separazione e negli accessi diretti se è possibile un accesso contromano;
  - Circolazione di veicoli di interesse storico e collezionistico nelle aree urbane. Il decreto stabilisce le modalità agevolate di accesso di tali veicoli alle aree soggette alle limitazioni della circolazione stradale per il rispetto della qualità dell'aria.
- La consegna da parte del RTI dell'Osservatorio Nazionale Sicurezza Stradale come strumento di monitoraggio, 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.

### Obiettivo di medio periodo

- Si segnala l'attività relativa ai decreti attuativi da predisporre per l'omologazione e approvazione di tutti i dispositivi strumentali per l'accertamento da remoto di infrazioni al Codice della strada:
  - *Decreto omologazioni dispositivi e sistemi per misurazione velocità istantanea e media.* Il decreto introduce un quadro normativo organico e fissa i requisiti per l'omologazione dei nuovi dispositivi di misurazione della velocità puntuale e dei sistemi di rilevazione per la velocità media, prevedendo per ciascun prototipo oggetto di omologazione una sorta di "carta d'identità", utile a garantire tracciabilità, affidabilità e trasparenza. Viene rafforzato, inoltre, il ruolo della taratura e delle verifiche di funzionalità, già previste per i prototipi approvati, qualificandole come elementi essenziali anche in fase di omologazione. Tarature e verifiche di funzionalità saranno eseguite per l'intera vita utile dei dispositivi dalla fase di prima installazione su strada fino alle verifiche periodiche annuali. È stato formalizzato il processo di certificazione di conformità del singolo dispositivo al prototipo omologato, garantendo così un maggior controllo sulla produzione in serie;

- *Decreto tariffazione ZTL*. Il decreto ha la finalità di introdurre una disciplina in materia di tariffazione per la circolazione dei veicoli a motore nelle zone a traffico limitato (ZTL) istituite ai sensi dell'articolo 7, comma 9 del Codice della strada. Sono definite le tipologie dei comuni che possono applicare la tariffazione, le condizioni da rispettare, le modalità di determinazione delle tariffe, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentate e i massimali delle tariffe.
- *Regolamento accessi ZTL*. Il decreto definisce le caratteristiche e i requisiti, nonché le procedure per ottenere l'omologazione dei dispositivi e dei sistemi utilizzabili ai fini del sanzionamento automatico, per la rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati a:
  - centri storici, zone a traffico limitato e aree pedonali;
  - piazzole di carico e scarico di merci;
  - circolazione sulle corsie e sulle strade riservate, o con accesso o transito vietato;
  - aree e zone di cui alle lettere a) e b), con controllo della durata di permanenza.
- Sono stati avviati gli interventi infrastrutturali nei Comuni per migliorare la sicurezza stradale e mitigare gli alti tassi di incidentalità registrati in ambito urbano.
  - Con il decreto ministeriale 22 dicembre 2022 n. 408 è stato ripartito il finanziamento tra i 14 Grandi Comuni riportati nei rapporti annuali ISTAT sull'incidentalità stradale ed è stata destinata l'intera somma di circa 13,5 mln euro per la progettazione e la realizzazione di interventi per il miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni.
 

Le risorse sono state finalizzate alle seguenti tipologie di intervento:

    1. azioni di moderazione del traffico con l'implementazione di "zone 30" e "isole ambientali" con l'introduzione di elementi di *traffic calming* per mitigare le differenze di velocità esistenti tra pedoni e traffico motorizzato;
    2. realizzazione di percorsi pedonali, attraversamenti pedonali semaforizzati, attraversamenti con isole salvagente, attraversamenti pedonali mediante passerelle, sovrappassi, sottopassi;
    3. messa in sicurezza di percorsi pedonali;
    4. aumento della visibilità degli attraversamenti pedonali, anche mediante interventi su segnaletica verticale ed orizzontale.

Le convenzioni di 12 Comuni sono state sottoscritte nel periodo tra luglio-settembre 2023 e sono in corso di svolgimento.
  - Con il decreto ministeriale 11 dicembre 2024 n. 311 sono state ripartite le risorse destinate a programmi di interventi dei comuni con fascia di popolazione compresa tra i 100.000 e 250.000 abitanti, per la sostituzione ed il potenziamento della segnaletica verticale prioritaria.
 

Le risorse finanziano interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale, tra cui:

    - a) sostituzione della segnaletica verticale esistente;
    - b) installazione di nuova segnaletica verticale su strade già esistenti, ove necessario;

c) rifacimento o nuova realizzazione della segnaletica orizzontale connessa con gli interventi sulla segnaletica verticale;

d) messa in sicurezza di attraversamenti pedonali laddove siano oggetto di contestuale intervento sulla segnaletica.

Al fine di consentire l'attuazione dei programmi di interventi è stato ripartito l'importo complessivo di euro 17.101.918,00 e sono state stipulate le Convenzioni con i Comuni beneficiari. Gli interventi sono in corso di svolgimento.

- Collaborazione con enti di ricerca per lo sviluppo di metodologie innovative per il miglioramento della sicurezza e dell'efficienza della rete stradale, basate sull'analisi delle caratteristiche infrastrutturali e sulla valutazione del rischio di incidente, attraverso la sperimentazione di nuove tecnologie.
- 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.
- Aggiornamento delle vigenti disposizioni normative, in osservanza delle evoluzioni tecnologiche e dei frequenti aggiornamenti per adeguamento alle disposizioni europee.
- 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: sono state attivate attraverso accordi con la Polizia di Stato e con l'Arma dei Carabinieri. Tali accordi hanno come obiettivo comune la realizzazione delle attività necessarie per effettuare specifici controlli su alcuni dei comportamenti che sono più a rischio, con particolare riferimento alle violazioni ai limiti di velocità, alla guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di stupefacenti, e la successiva analisi dei dati derivanti da tali controlli.

### **Obiettivo di lungo periodo**

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.

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, oltretutto 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)

Gli indirizzi strategici delineati nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), approvato dal Consiglio dei Ministri il 3 luglio 2015 e adottato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 6 agosto 2015, continuano a costituire il quadro di riferimento per l'evoluzione e il rafforzamento del settore. Di seguito si richiamano le principali iniziative e attività poste in essere dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), con specifico riguardo agli sviluppi intervenuti nel corso del 2025 e nei primi mesi del 2026, in coerenza con gli indirizzi strategici sopra richiamati:

- **il miglioramento della governance portuale:** Lo scorso 22 dicembre 2025 il Consiglio dei Ministri ha approvato il **disegno di legge di riforma del sistema portuale italiano**, un cambiamento che per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rappresenta una svolta per il futuro della logistica e dell'economia marittima, un progetto che introduce una visione unitaria, obiettivi chiari e responsabilità definite allo scopo di passare dalla somma dei singoli scali ad una vera rete portuale nazionale, integrata nelle grandi rotte del Mediterraneo e, possibilmente, del mondo.

La riforma punta ad attuare un coordinamento strategico, definire linee guida comuni, armonizzare i piani regolatori portuali e ottimizzare la gestione delle concessioni. Tra le principali novità si prevede la creazione di una Società a controllo pubblico ("Porti d'Italia Spa") incaricata di gestire gli investimenti e di rappresentare il sistema portuale italiano a livello internazionale rafforzandone la competitività globale.

Gli **obiettivi della riforma** sono la semplificazione, la riorganizzazione e lo sviluppo organico e funzionale degli scali, con una visione innovativa che renda i porti italiani più moderni, sostenibili e pronti ad affrontare le sfide globali del settore introducendo anche l'opportunità di consentire a Porti d'Italia Spa l'acquisizione di partecipazioni in *hub* portuali fuori dal territorio nazionale ed europeo. Le 16 Autorità di Sistema Portuale restano pienamente operative e mantengono la gestione territoriale degli scali, la manutenzione ordinaria e il rilascio delle concessioni, ma vengono sollevate dal peso finanziario delle grandi opere. Il nuovo equilibrio economico è garantito dalla capitalizzazione di Porti d'Italia Spa attraverso l'utilizzo degli avanzi di amministrazione non vincolati del sistema, consentendo alle Autorità di concentrarsi sull'efficienza operativa e sullo sviluppo locale.

La riforma introduce, inoltre, una significativa **semplificazione delle procedure** accelerando l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali, rendendo più rapidi i dragaggi e favorendo il riutilizzo dei materiali in un'ottica di economia circolare, rafforzando al contempo i poteri di vigilanza del MIT per garantire il rispetto dei tempi e delle regole.

Sul tema *governance* va ricordato, inoltre, il ruolo della **Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP)**. In particolare, la Conferenza svolge un compito centrale nell'allineamento tra MIT e AdSP in relazione ad importanti obiettivi quali il coordinamento nella pianificazione nazionale portuale ed i grandi investimenti infrastrutturali.

- **il potenziamento infrastrutturale dei porti nazionali:** con finanziamenti nell'ambito del PNRR, del Piano complementare e delle ultime Leggi di Bilancio, la portualità nazionale vede assegnati circa 9,6 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 13,2 miliardi di euro.
- **l'aumento della sostenibilità ambientale:** il rafforzamento della sostenibilità ambientale del sistema portuale e logistico continua a rappresentare una priorità strategica della programmazione nazionale ed europea. In tale ambito si inserisce il PSNPL - "Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti", che definisce una strategia organica di rilancio del settore, orientata al potenziamento della sostenibilità delle infrastrutture portuali e dei vettori marittimi.

La fase attuativa si è consolidata attraverso l'assegnazione di 2,835 miliardi di euro a valere sul Piano Complementare al PNRR, destinati a 86 progetti, prevalentemente finalizzati allo sviluppo del *cold ironing* e al potenziamento delle reti elettriche portuali. Gli interventi rispondono a due esigenze strettamente connesse: da un lato, consentire alle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) la realizzazione delle infrastrutture di elettrificazione delle banchine; dall'altro, rafforzare la capacità e la resilienza della rete elettrica nazionale, anche in coordinamento con la SocietàTerna, al fine di permettere alle navi in ormeggio di alimentarsi da terra riducendo in modo significativo le emissioni atmosferiche e acustiche nelle aree portuali, dove le grandi navi possono incidere fino al 20% dell'inquinamento locale.

A seguito della rimodulazione del PNRR con l'integrazione del capitolo *REPowerEU*, sono state rese disponibili risorse per circa 400 milioni di euro per l'elettrificazione delle banchine, di cui oltre 220 milioni aggiuntivi rispetto alla dotazione originaria del Piano Complementare. Il monitoraggio condotto dal MIT evidenzia, all'inizio del 2026, un avanzamento significativo: la totalità dei progetti ha avviato i lavori e oltre i due terzi risultano in fase avanzata di realizzazione, con conclusione programmata entro marzo 2026, in linea con le milestone PNRR che prevede la completa operatività di almeno 15 infrastrutture in 10 porti strategici. Tra i porti che registrano uno stato di attuazione particolarmente avanzato si segnalano Ancona, Trieste, Venezia, Gioia Tauro, Civitavecchia, Palermo, Taranto, Bari, Rovigo, San Giorgio di Nogaro, Piombino, Savona, Portoferraio, La Spezia e Genova.

Uno dei principali ostacoli nel concepimento della misura, era l'alto costo dell'energia a terra rispetto al gasolio. A tal proposito, a gennaio 2026, il MIT ha pubblicato il decreto n. 10/2026 che introduce agevolazioni sugli oneri generali di sistema per l'energia elettrica fornita alle navi, rendendo finalmente il *cold ironing* economicamente competitivo per gli armatori, non determinando così un aggravio dei costi a carico delle compagnie.

Ulteriore impulso alla transizione energetica dei porti è assicurato dal progetto "*Green Ports*", inserito nella Componente 2 "Intermodalità e logistica" della Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" del PNRR. La misura, rivolta alle AdSP del Centro-Nord (in considerazione del finanziamento di interventi analoghi nel Mezzogiorno attraverso il Programma di Azione e Coesione "Infrastrutture e Reti"), è finalizzata al miglioramento dell'efficienza energetica delle infrastrutture portuali e alla promozione dell'impiego di fonti rinnovabili. Gli interventi comprendono l'efficientamento energetico degli edifici e degli impianti di illuminazione, la produzione di energia da fonti rinnovabili, l'introduzione di mezzi elettrici e la riqualificazione delle infrastrutture energetiche obsolete. L'obiettivo è contribuire alla riduzione delle emissioni climalteranti e degli

inquinanti locali, con una stima di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra fino al 55% entro il 2030 rispetto ai livelli di riferimento.

Per la misura sono stati stanziati complessivamente 270 milioni di euro e si prevede, entro giugno 2026 la conclusione di almeno 75 progetti per le Autorità portuali, con l'acquisto di veicoli e imbarcazioni a emissioni zero o la trasformazione di veicoli a combustibili fossili.

Questi sforzi sono parte di un'ampia strategia per trasformare i porti in *hub* di sostenibilità ambientale e competitività.

Con riferimento al rinnovo dei vettori marittimi, prosegue l'attuazione delle misure finalizzate alla transizione ecologica della flotta operante nel bacino mediterraneo. In particolare, in attuazione del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti", con specifico riferimento all'intervento "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - Navi", sono stati assegnati contributi destinati all'acquisto di nuove unità navali a ridotto impatto ambientale, nonché all'ammodernamento di navi esistenti o in corso di costruzione.

Le linee di intervento riguardano:

- il rinnovo della flotta navale con unità dotate di sistemi di propulsione a ridotte emissioni;
- l'incremento della disponibilità e dell'utilizzo di combustibili marini alternativi, tra cui il GNL.

Le risorse complessivamente spese per i contributi ammontano a circa 47.317.000,00 € per 33 progetti relativi al rinnovo della flotta, ed a 57.129.210,00 € per la realizzazione di 6 progetti inerenti allo sviluppo dei combustibili alternativi (GNL). Alla data attuale, la maggior parte degli interventi risulta completata o in fase di rendicontazione finale, con chiusura prevista entro marzo 2026. Al fine di assicurare un adeguato presidio istituzionale il MIT ha programmato, a partire dal 2025, un ciclo di ispezioni presso i cantieri e i soggetti beneficiari, finalizzato alla verifica del corretto utilizzo delle risorse e alla certificazione della conformità degli interventi agli obiettivi ambientali previsti.

- **il rafforzamento della competitività e concorrenza:** Sul tema delle **concessioni demaniali marittime e portuali**, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è attualmente impegnato in un percorso di riforma volto a garantire maggiore uniformità, trasparenza e apertura concorrenziale nella gestione del demanio marittimo. In particolare, con il disegno di legge di riforma dell'ordinamento portuale approvato dal Consiglio dei Ministri nel dicembre 2025, è prevista l'adozione di linee guida nazionali per la determinazione dei canoni demaniali, da definire previo coinvolgimento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. L'obiettivo è superare difformità applicative tra le diverse Autorità di Sistema Portuale, assicurando criteri omogenei e non discriminatori nella quantificazione dei canoni e nelle procedure di rilascio e rinnovo delle concessioni, nel rispetto dei principi di evidenza pubblica e tutela della concorrenza. Parallelamente, sono stati rafforzati gli obblighi di aggiornamento e trasparenza dei dati concessori all'interno del Sistema Informativo del Demanio Marittimo (SID), anche al fine di garantire una base informativa uniforme per il monitoraggio e la regolazione del mercato.

Un ulteriore elemento funzionale al rafforzamento della competitività del sistema portuale è rappresentato dalla **ZES Unica per il Mezzogiorno**, operativa dal 1° gennaio 2024. La misura, che ricomprende le otto regioni del Sud Italia, prevede un quadro unificato di incentivi fiscali - in particolare il credito d'imposta per

investimenti produttivi - e un sistema autorizzativo semplificato tramite Sportello Unico Digitale. La Legge di Bilancio 2026 ha confermato e rifinanziato la misura per il triennio 2026-2028, rafforzandone la stabilità programmatica e l'attrattività per gli investitori. È prevista una dotazione finanziaria per il credito d'imposta ZES Unica pari a 2,3 miliardi € per il 2026, 1 miliardo € per il 2027 e 750 milioni € per il 2028, destinati alle imprese che investono in beni strumentali e strutture produttive nelle aree della ZES. Il significativo numero di autorizzazioni rilasciate e il volume degli investimenti attivati confermano il ruolo della ZES Unica quale strumento strategico per accrescere la competitività logistica e industriale del Mezzogiorno e, indirettamente, del sistema portuale nazionale, favorendo l'integrazione tra infrastrutture portuali, retroportuali e filiere produttive.

- **lo *shift* modale delle merci:** al fine di promuovere una maggiore sostenibilità del sistema dei trasporti, con particolare riferimento allo sviluppo dell'intermodalità e alla riduzione dell'impatto ambientale derivante dal trasporto su gomma, la strategia nazionale di riequilibrio modale del trasporto merci si fonda sulla continuità pluriennale degli strumenti di incentivazione dedicati al trasporto intermodale, i quali hanno evidenziato risultati particolarmente positivi nel corso delle precedenti fasi di attuazione. Tra tali strumenti rientra il *Sea Modal Shift* (SMS), misura orientata al miglioramento e all'ottimizzazione della catena logistica intermodale mediante il trasferimento dei flussi di traffico merci dalla strada alla modalità marittima, con una dotazione finanziaria pari a circa 130 milioni di euro per il periodo 2023-2028. Analoga finalità persegue il *Ferrobonus*, destinato al sostegno del trasporto intermodale con movimentazione su ferro, favorendo quindi il trasferimento dei volumi di traffico dalla rete stradale a quella ferroviaria, per il quale è prevista una copertura economica di circa 122 milioni di euro nel medesimo arco temporale 2023-2028. A tali misure si affianca un incentivo specifico per il trasporto fluvio-marittimo, finalizzato alla valorizzazione del trasporto di merci per idrovie interne e vie fluvio-marittime, con l'obiettivo di potenziare le catene logistiche e promuovere l'intermodalità sostenibile, attraverso il miglioramento ambientale del trasporto merci e lo sviluppo di modalità più sostenibili, con uno stanziamento di circa 12 milioni di euro nel periodo 2020-2022. Nell'ambito delle politiche di promozione dello *shift* modale, merita infine menzione la cosiddetta *Norma Merci*, misura rivolta alle imprese operanti nel trasporto ferroviario, che prevede uno stanziamento complessivo di 480 milioni di euro per il periodo 2023-2027, destinato a compensare parzialmente i costi di accesso all'infrastruttura nelle regioni del Mezzogiorno e i costi esterni evitati sull'intero territorio nazionale.

## IV.5 INTERPORTI E PIATTAFORME LOGISTICHE

Il 13 novembre 2025 è stata approvata la **Legge quadro in materia di interporti**, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* il 26 novembre 2025. La legge persegue una serie di finalità strategiche, tra cui:

- favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, per lo svolgimento di funzioni di connessione di valore strategico per l'intero territorio nazionale, valorizzando anche la rete esistente degli interporti e i collegamenti con il sistema portuale;
- migliorare e incrementare l'efficienza e la sostenibilità dei flussi di trasporto;
- sostenere, in coerenza con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, il completamento delle infrastrutture per l'intermodalità previste per l'Italia nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T);
- razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione della domanda di trasporto e di attività logistiche;
- 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 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, ruolo riconosciuto nella definizione stessa attribuita a questi enti. Gli interporti, infatti, sono definiti infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese di preminente interesse nazionale. La rete degli interporti costituisce, nel suo insieme, una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti ed è strettamente pertinente al perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale per accrescere la competitività dell'Italia come hub logistico nel contesto euro-mediterraneo. Questa definizione incarna pienamente l'approccio intermodale e integrato, superando la visione strettamente territoriale o infrastrutturale tipica della disciplina antecedente.

La legge stabilisce **criteri oggettivi per l'individuazione e la qualificazione di nuovi interporti** puntando ad armonizzare e semplificare le procedure autorizzative. Inoltre, è previsto che il numero complessivo degli interporti di interesse nazionale **non superi le 30 unità**, così da evitare la frammentazione e favorire la concentrazione dei flussi merci sui nodi più efficienti. Ai fini del finanziamento dei progetti è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027.

La riforma affida al MIT l'elaborazione del **Piano Generale per l'Intermodalità** che si basa su un censimento e una analisi dei nodi logistici esistenti e mira a definire una strategia nazionale coordinata di sviluppo infrastrutturale.

Viene altresì istituito un **Comitato Nazionale per l'Intermodalità e la Logistica**, organo consultivo volto a favorire il coordinamento tra Stato, regioni, enti locali e operatori economici, con funzioni di supporto tecnico-strategico nel processo decisionale.

Il legislatore pone un accento forte sul **collegamento ferroviario degli interporti**, prevedendo che i gestori ferroviari e gli operatori infrastrutturali assicurino la capacità delle infrastrutture ferroviarie collegate agli interporti. I gestori degli interporti devono, infatti, stipulare contratti con Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per assicurare la funzionalità e la conformità in materia di:

a) adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete alla quale i terminal interportuali sono collegati;

b) funzionalità e dimensioni dei moduli dei terminal ferroviari interportuali.

La riforma non si limita all'aspetto infrastrutturale: è parte integrante del quadro anche l'implementazione dei sistemi digitali di interscambio e monitoraggio, in particolare secondo gli standard della Piattaforma Logistica Digitale Nazionale (PLN) finanziata dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

## IV.6 LA DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA

Nel contesto degli interventi previsti dal Piano Nazionale di Riprese e Resilienza (PNRR), di importanza strategica risulta la Misura 3 (M) Componente2 (C) "Intermodalità e Logistica Integrata" Investimento (I) 2.1 "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 dello sportello unico dei controlli, la promozione dell'interoperabilità della Piattaforma Logistica Digitale Nazionale (PLN), la semplificazione delle procedure logistiche e la digitalizzazione dei documenti di trasporto (eCMR). La PLN, infrastruttura abilitante della misura, opera in ambiente cloud qualificato e aderente al Polo Strategico Nazionale (PSN), è articolata in diversi ambienti tra questi spicca senza dubbio la "Data Platform" per la raccolta dei flussi statistici delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) anche tramite PDND nonché degli interporti di rilevanza nazionale e nel "Gateway nazionale eFTI Extender Italy" interoperabile con tutti gli interporti (che hanno ricevuto finanziamenti PNRR M3C2) mediante dei connettori da loro realizzati grazie alle risorse europee in coerenza con il Regolamento (UE) 2020/1056 e con le Linee guida AgID.

La citata misura PNRR è articolata in tre Sub-Investimenti:

Sub-Investimento 2.1.1 "LogIN Center";

Sub-Investimento 2.1.2 "Rete di porti e interporti";

Sub-Investimento 2.1.3 "LogIN Business".

Lo stanziamento complessivo è di 250 milioni di euro, ed a seguito della revisione formalizzata con Decreto MEF-RGS del 9 settembre 2025 e pubblicato in G.U. Serie Generale n. 232 del 6 ottobre 2025, è stata ridefinita la ripartizione delle risorse tra i Sub-Investimenti senza variazioni dell'importo totale, come di seguito rappresentato:

- "LogIN Center", finalizzato alla realizzazione della Piattaforma Logistica Digitale Nazionale e alla migrazione della stessa sul *cloud* del Polo Strategico Nazionale (PSN), dispone di un finanziamento pari a 40 milioni di euro; nel corso del 2025 sono proseguite le attività di supervisione dei servizi applicativi in ottica cloud, il coordinamento con il PSN per la migrazione delle infrastrutture e la definizione dei servizi erogabili entro il 2026.

- "Reti di porti e interporti" dispone di 50 milioni di euro; sono proseguite le attività di monitoraggio degli interventi finanziati a valere sull' Avviso pubblico rivolto alle AdSP (n. 34 del 31 ottobre 2023) e agli interporti (n. 11 del 23 febbraio 2024). A seguito del succitato Decreto MEF-RGS del 9 settembre 2025 e della rideterminazione delle risorse si prevede la possibilità di un nuovo avviso pubblico, del valore di 5 milioni di euro destinato alle AdSP per la presentazione di proposte di investimento finalizzate allo sviluppo e all'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) interoperabili con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte. Con riferimento, invece, agli interporti, in virtù della disponibilità di risorse residue rispetto alla dotazione di 10 milioni di euro prevista dal Bando del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) del 23 febbraio 2024 (Prot. MIT n. 11/2024), si è proceduto alla riapertura dei

termini mediante Decreto Direttoriale. 138 del 25 luglio 2025, al fine di ottimizzare l'impiego dei fondi PNRR destinati alla digitalizzazione del settore.

- “LogIN Business”, destinato alle imprese di trasporto e logistica, dispone di una dotazione pari a 160 milioni di euro, di cui 157 milioni destinati al finanziamento dei progetti di digitalizzazione di imprese di trasporto e di logistica italiane ed europee con sede operativa in Italia.

Il PNRR si articola in investimenti e riforme, contestualmente al target europeo con scadenza prevista il 30 giugno 2024 la misura PNRR M3C2 2.1 “Digitalizzazione della catena logistica” aveva al proprio interno due riforme che sono state approvate nel rispetto dei target previsti ovvero entro il 30 giugno 2024

La riforma 2.2, di competenza del MIT nella qualifica di Amministrazione titolare che ha previsto: “l’istituzione di una piattaforma strategica nazionale per la rete dei porti e interporti, al fine di sviluppare la digitalizzazione dei servizi passeggeri e merci interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PNL) per la rete dei porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci”.

La riforma 2.3, di competenza del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale nella qualifica di Amministrazione titolare che ha previsto: “Semplificazione delle procedure logistiche e di digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all’adozione della CMR elettronica alla modernizzazione della normativa sulle spedizioni merci, all’individuazione dei laboratori di analisi accreditati per controlli su merci.”

Entrambi le riforme sono state approvate con legge.

Nello specifico la Riforma 2.2 è stata approvata dalla Legge n 56 del 29 aprile 2024, “Legge di conversione con modificazioni, del Decreto Legge n 19 del 2 marzo 2024, recante ulteriori disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)”, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 30 aprile 2024.

Mentre la riforma 2.3 è stata approvata con la Legge n 37 del 8 marzo 2024, “Adesione della Repubblica italiana al Protocollo addizionale alla Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) concernente la lettera di vettura elettronica, fatto a Ginevra il 20 febbraio 2008”, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 27 marzo 2024.

Nel corso del 2025 sono inoltre arrivati i primi atti delegati e di attuazione del Regolamento eFTI (Regolamento UE 2020/1056), pubblicati in Gazzetta UE ed entrati in vigore il 9 gennaio 2025, rappresentano un passaggio fondamentale per la trasformazione digitale del trasporto merci nell’Unione europea.

Grazie a questi atti, gli Stati membri hanno avviato, a partire da gennaio 2025, l’implementazione dei propri sistemi IT per adeguarsi alle nuove modalità di gestione dei dati. Si ricorda, infine, che dall’entrata in vigore dei già menzionati atti (9 gennaio 2025) decorrono i 30 mesi (9 luglio 2027) per l’obbligo di accettare le informazioni elettroniche da parte delle Autorità di controllo.

L’obiettivo finale è creare un ambiente digitale uniforme e interoperabile che consenta lo scambio standardizzato dei dati relativi al trasporto merci, migliorando l’efficienza operativa e riducendo i costi amministrativi. L’iniziativa mira, inoltre, a contribuire al raggiungimento degli obiettivi del PNRR per la digitalizzazione della catena logistica nazionale e a porre le basi per una riflessione strategica sul futuro sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale oltre l’orizzonte temporale del PNRR.

## 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.

Nel 2024-2025 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 hanno inoltrato nei termini previsti. Le istanze sono in corso di valutazione ai sensi delle "Linee Guida Operative per la valutazione degli investimenti - settore Trasporto Rapido di Massa - TRM".

All'interno del TRM delle città metropolitane un ruolo fondamentale è svolto anche dai progetti di sviluppo delle **ferrovie urbane e suburbane** delle reti regionali. Nel caso in cui il gestore sia RFI, tali progetti sono finanziati tramite il Contratto di Programma, nel caso degli altri gestori (ferrovie ex-concesse), 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 circa 499 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 700 milioni di euro a valere su risorse del PNRR (componente M2C2 del Piano); la rimodulazione del PNRR, nell'ambito del Capitolo RePowerEU, ha previsto un ulteriore finanziamento di nuovo materiale rotabile ferroviario per 923 milioni di euro.

## **IV.8 IL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA: PROGRAMMI DI SVILUPPO E SCENARI FUTURI**

Nel prossimo futuro, il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera è chiamato a consolidare la propria capacità di assicurare continuità operativa e presidio istituzionale del sistema marittimo nazionale in un contesto caratterizzato da maggiore interdipendenza tra sicurezza della navigazione, tutela ambientale, catene logistiche portuali, trasformazione digitale e nuove forme di pressione sul sistema marittimo. In tale quadro, l'evoluzione degli scenari suggerisce il rafforzamento di una impostazione che coniughi l'efficacia dei servizi ordinari con una postura più anticipatoria, capace di ridurre la probabilità che criticità emergenti evolvano in eventi ad alto impatto.

Una linea di sviluppo riguarda il patrimonio infrastrutturale, inteso non solo come supporto logistico, ma come abilitazione della qualità del servizio e della presenza sul territorio. La programmazione prevede interventi di adeguamento funzionale e tecnologico su sedi esistenti, spesso collocate in immobili di pregio, con obiettivi di sicurezza, accessibilità, efficienza energetica e resilienza operativa. In parallelo, le nuove realizzazioni e le riconfigurazioni logistiche sono orientate a soluzioni sostenibili e razionali, con configurazioni che rendano più agevole l'impiego interoperabile e la cooperazione con altri attori istituzionali in contesti emergenziali.

Particolare rilievo assume la componente aeronavale, rispetto alla quale si impone una rivisitazione significativa entro il 2036. In assenza di un percorso strutturato di rinnovamento e di riallineamento della pianificazione finanziaria, le proiezioni indicano che oltre la metà della flotta potrebbe presentare un'età media superiore a 25 anni, con effetti negativi prevedibili su disponibilità tecnica, costi di mantenimento, capacità di permanenza in mare e affidabilità complessiva del dispositivo. Ne deriva l'esigenza di un programma che, accanto alla razionalizzazione e all'omogeneizzazione, assicuri un adeguato ritmo di sostituzione e di refitting, preservando la versatilità d'impiego e la prontezza nelle missioni SAR, safety e security, nonché la capacità di operare in scenari complessi e simultanei.

Tale evoluzione si colloca in un contesto in cui crescono anche le esigenze statuali di compartecipazione allo sforzo di difesa, secondo logiche di integrazione e interoperabilità. Per il Corpo ciò si traduce nella necessità di rafforzare le capacità abilitanti e l'interoperabilità tecnico-operativa, mantenendo chiara la distinzione di ruoli e responsabilità e valorizzando, al contempo, il contributo alle posture nazionali di sicurezza del sistema marittimo. In questa prospettiva, cooperare in modo strutturato con il sistema nazionale e con i partner internazionali serve a ridurre vulnerabilità che oggi non sono più solo fisiche: attacchi ibridi e incidenti digitali possono produrre effetti immediati sui servizi e sulla funzionalità del sistema portuale-logistico, con impatti che richiedono risposte coordinate.

In continuità con i percorsi già avviati, la trasformazione digitale diventa un vettore organizzativo: dati affidabili, interoperabilità con le altre Amministrazioni e cybersicurezza come requisito di resilienza sono condizioni per decisioni più tempestive e tracciabili, per la difendibilità delle scelte e per l'uniformità dell'azione sul territorio. La digitalizzazione dei processi, l'evoluzione delle piattaforme comuni e l'uso di strumenti avanzati di analisi e valutazione del rischio devono procedere mantenendo la centralità della responsabilità umana e la chiarezza delle attribuzioni, riducendo dipendenze da prassi informali e rafforzando la coerenza tra pianificazione, regole e operatività.

A supporto di questi assi di sviluppo, prosegue l'adeguamento degli organici e, soprattutto, l'investimento sulla qualità: specializzazioni mirate, formazione continua, competenze tecniche e digitali, rafforzamento delle capacità amministrative, manageriali e finanziarie. In parallelo, diventano più rilevanti le politiche di attrattività e retention, anche attraverso misure che migliorino sostenibilità della mobilità, prevedibilità dei percorsi, tutela del benessere e capacità di trattenere competenze strategiche, con particolare attenzione ai profili tecnico-scientifici.

L'obiettivo generale è assicurare che strumenti, mezzi, infrastrutture e risorse umane evolvano in modo coerente con gli obiettivi strategici nazionali: consolidare il presidio integrato del sistema marittimo nazionale, ridurre vulnerabilità e criticità operative, rafforzare l'anticipazione e la resilienza, sostenere la competitività e la continuità delle filiere marittime e portuali, e contribuire in maniera ordinata alle esigenze statuali di sicurezza e difesa, mantenendo un'azione pubblica riconoscibile e uniforme sul territorio.

## V. CONCLUSIONI

Nei capitoli precedenti sono state definite le linee strategiche per lo sviluppo degli investimenti di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, coerentemente con quelle di derivazione europea ed è stato illustrato il quadro di riferimento del sistema dell'abitare, del sistema idrico e del sistema nazionale integrato mobilità e trasporti. Si sono inoltre descritti i principali *focus strategici* nell'ambito dei suddetti investimenti.

Nell'**appendice** seguente è riportata una ricognizione aggiornata dei **principali interventi in corso e programmati**, con la quantificazione delle risorse finanziarie già 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 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 I: 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, acquisto 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, raggruppate in un’unica misura nel 2025, è pari a 13.122 unità abitative. Il secondo Target che riguarda il PINQuA è relativo agli spazi pubblici: in particolare, esso si prefigge di intervenire su almeno 1.800.000 m2 di spazi pubblici, siano essi al chiuso o all’aperto. Al momento, la somma di spazi pubblici coinvolti nelle Proposte è pari a 8.219.383 m2 di spazi pubblici.

**TABELLA A.I.1.1: PROPOSTE AMMESSE A FINANZIAMENTO**

N.	ID PROPOSTA	ENTE ATTUATORE	SOMMA FINANZIAMENTO PNRR	SOMMA DI TARGET ALLOGGI	SOMMA DI TARGET MQ DI SPAZI PUBBLICI
1	3	COMUNE DI TRAPANI	15.000.000,00 €	186	6.844,00
2	9	COMUNE DI VERONA	15.000.000,00 €	272	57.695,00
3	11	REGIONE MOLISE	14.078.800,00 €	0	345.577,00
4	13	COMUNE DI BUSTO ARSIZIO	15.000.000,00 €	43	5.711,00
5	14	COMUNE DI ALTAMURA	13.131.299,00 €	10	10.393,00
6	16	COMUNE DI CUNEO	14.999.998,00 €	74	66.365,00
7	27	COMUNE DI CAMPOBASSO	12.961.269,00 €	252	153.563,00
8	28	COMUNE DI MANTOVA	15.000.000,00 €	91	26.715,82
9	30	ROMA CAPITALE	14.000.000,00 €	71	11.067,90
10	33	COMUNE DI FORLI'	12.650.000,00 €	30	61.068,00
11	37	COMUNE DI BENEVENTO	14.407.686,96 €	23	3.355,00
12	42	COMUNE DI CESENA	11.913.671,09 €	33	5.500,00
13	46	COMUNE DI MASSA	14.869.506,00 €	8	4.778,00
14	47	REGIONE TOSCANA	14.943.109,22 €	35	56.488,00
15	50	COMUNE DI TORINO	13.730.322,00 €	60	62.090,00
16	57	COMUNE DI IMPERIA	14.975.558,71 €	12	6.839,00
17	66	COMUNE DI ORISTANO	14.999.997,00 €	4	113.750,00

18	69	COMUNE DI FERMO	15.000.000,00 €	32	16.730,00
19	72	CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE	15.000.000,00 €	142	64.254,00
20	75	COMUNE DI PERUGIA	14.999.984,89 €	40	29.252,00
21	77	COMUNE DI GENOVA	15.000.000,00 €	47	6.692,00
22	88	REGIONE PUGLIA	15.000.000,00 €	64	23.300,00
23	90	COMUNE DI CARPI	14.822.854,20 €	22	6.336,21
24	94	COMUNE DI MILANO	99.998.362,97 €	175	124.344,00
25	101	CITTA' METROPOLITANA DI MILANO	15.000.000,00 €	42	16.555,00
26	102	COMUNE DI CUNEO	11.100.000,00 €	58	31.252,00
27	103	CITTA' METROPOLITANA DI MILANO	14.999.505,00 €	139	62.004,00
28	108	COMUNE DI GENOVA	15.000.000,00 €	37	17.464,00
29	109	COMUNE DI OLBIA	12.400.000,00 €	61	123.083,00
30	118	COMUNE DI TARANTO	15.000.000,00 €	98	133.292,04
31	125	COMUNE DI MODENA	13.205.179,46 €	93	42.227,00
32	128	COMUNE DI CREMONA	15.000.000,00 €	24	27.045,00
33	131	COMUNE DI CORIGLIANO-ROSSANO	14.733.208,00 €	17	39.943,00
34	132	CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA	12.415.030,80 €	14	31.185,00
35	138	COMUNE DI APRILIA	14.904.605,32 €	89	158.710,00
36	147	REGIONE PUGLIA	15.000.000,00 €	30	25.100,00
37	153	COMUNE DI VERCELLI	15.000.000,00 €	80	10.500,00
38	162	REGIONE LIGURIA	14.842.200,00 €	42	24.411,50
39	163	COMUNE DI TORINO	14.488.203,00 €	30	64.990,00
40	164	COMUNE DI TORINO	15.000.000,00 €	79	121.310,00
41	165	REGIONE LIGURIA	14.986.096,00 €	40	53.136,00
42	170	COMUNE DI PARMA	15.000.000,00 €	156	28.413,00
43	171	COMUNE DI TRIESTE	12.340.828,80 €	64	10.972,49
44	172	COMUNE DI ANDRIA	15.000.000,00 €	71	47.233,00
45	177	REGIONE ABRUZZO	15.000.000,00 €	0	389.838,00
46	191	COMUNE DI UDINE	15.000.000,00 €	73	5.400,00
47	192	COMUNE DI CHIETI	15.000.000,00 €	57	21.171,89
48	194	COMUNE DI POTENZA	15.000.000,00 €	66	19.000,00
49	196	CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE	15.000.000,00 €	29	40.115,00
50	212	COMUNE DI VARESE	14.996.538,00 €	70	21.565,00
51	213	COMUNE DI LECCE	15.000.000,00 €	66	33.667,00
52	216	COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA	4.000.000,00 €	0	12.715,00
53	218	COMUNE DI PIACENZA	6.900.000,00 €	14	18.385,00
54	219	CITTA' METROPOLITANA DI TORINO	14.449.479,78 €	114	12.338,99
55	220	CITTA' METROPOLITANA DI TORINO	13.334.000,00 €	139	82.236,46
56	222	COMUNE DI MONZA	13.161.301,19 €	180	20.258,00
57	228	COMUNE DI TRAPANI	15.000.000,00 €	80	30.654,00

58	231	COMUNE DI LIVORNO	14.960.043,48 €	171	24.871,00
59	238	COMUNE DI MESSINA	14.234.601,30 €	82	6.066,00
60	247	REGIONE TOSCANA	14.928.392,00 €	64	25.033,00
61	249	COMUNE DI PORDENONE	15.000.000,00 €	19	11.035,00
62	260	COMUNE DI SONDRIO	15.000.000,00 €	47	12.381,00
63	263	CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	15.000.000,00 €	98	26.310,95
64	264	CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	14.955.053,09 €	51	39.257,50
65	265	CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	14.964.576,00 €	48	99.943,00
66	266	COMUNE DI PIACENZA	11.000.000,00 €	143	2.400,00
67	267	COMUNE DI VARESE	14.674.132,65 €	32	66.069,00
68	273	COMUNE DI AOSTA	14.957.988,09 €	72	50.100,00
69	275	REGIONE CAMPANIA	15.000.000,00 €	152	12.677,00
70	276	COMUNE DI TRANI	15.000.000,00 €	54	42.966,98
71	279	COMUNE DI NAPOLI	15.000.000,00 €	46	16.017,00
72	282	COMUNE DI PADOVA	15.000.000,00 €	151	37.754,94
73	289	COMUNE DI TREVISO	15.000.000,00 €	59	32.945,00
74	290	COMUNE DI CATANIA	14.642.152,04 €	64	19.609,00
75	292	COMUNE DI FOGGIA	12.400.000,00 €	68	16.005,57
76	299	COMUNE DI ALTAMURA	6.291.905,00 €	24	1.000,00
77	300	COMUNE DI ALTAMURA	6.179.114,77 €	5	4.634,00
78	301	REGIONE TOSCANA	14.987.184,68 €	99	20.595,00
79	304	COMUNE DI BERGAMO	7.728.036,80 €	15	4.501,00
80	306	REGIONE CAMPANIA	7.361.840,00 €	158	25.063,99
81	308	COMUNE DI ASCOLI PICENO	14.648.550,00 €	51	183.673,00
82	309	COMUNE DI VERONA	15.000.000,00 €	20	204.950,00
83	316	COMUNE DI CASERTA	7.949.229,13 €	0	94.360,00
84	318	COMUNE DI MILANO	15.000.000,00 €	132	17.464,00
85	322	COMUNE DI ANDRIA	15.000.000,00 €	98	46.228,00
86	323	COMUNE DI ANDRIA	15.000.000,00 €	68	49.365,00
87	325	ROMA CAPITALE	11.000.000,00 €	54	4.150,00
88	329	COMUNE DI VERCELLI	11.000.000,00 €	54	26.572,00
89	331	COMUNE DI BARI	15.000.000,00 €	546	90.872,00
90	332	COMUNE DI BARI	15.000.000,00 €	68	56.160,00
91	333	ROMA CAPITALE	15.000.000,00 €	436	22.842,00
92	338	REGIONE UMBRIA	13.998.874,21 €	24	2.692,00
93	341	COMUNE DI RIETI	14.687.970,84 €	24	32.624,00
94	344	REGIONE MARCHE	8.080.462,80 €	21	22.866,00
95	345	COMUNE DI NOVARA	15.000.000,00 €	24	26.864,56
96	346	COMUNE DI NOVARA	15.000.000,00 €	44	15.715,04
97	347	COMUNE DI NOVARA	8.500.000,00 €	24	22.275,63
98	358	REGIONE VENETO	15.000.000,00 €	150	13.440,00
99	359	REGIONE VENETO	11.830.000,00 €	7	1.960,00
100	361	COMUNE DI TARANTO	15.000.000,00 €	92	7.781,00
101	363	COMUNE DI MILANO	15.000.000,00 €	141	35.372,00

102	365	COMUNE DI MESSINA	14.752.272,75 €	140	7.910,00
103	367	COMUNE DI GROSSETO	15.000.000,00 €	20	49.281,36
104	368	COMUNE DI MACERATA	14.994.436,00 €	20	46.934,00
105	373	COMUNE DI L'AQUILA	6.590.000,00 €	0	7.100,00
106	374	COMUNE DI ALESSANDRIA	12.464.595,24 €	42	6.593,50
107	378	COMUNE DI LIVORNO	12.944.405,26 €	18	7.395,00
108	389	COMUNE DI LATINA	15.000.000,00 €	356	51.820,00
109	399	REGGIO DI CALABRIA	14.998.599,50 €	80	43.900,00
110	407	REGIONE UMBRIA	14.999.999,99 €	39	41.077,00
111	410	REGIONE LOMBARDIA	14.505.000,80 €	264	17.126,00
112	411	COMUNE DI BRINDISI	14.599.600,00 €	8	23.630,00
113	413	COMUNE DI FERRARA	15.000.000,00 €	53	52.617,00
114	418	COMUNE DI POMEZIA	14.811.883,30 €	94	42.700,00
115	424	COMUNE DI RIETI	1.725.000,00 €	13	1.480,00
116	427	COMUNE DI PESARO	14.146.976,00 €	24	493,00
117	428	REGIONE LAZIO	14.605.927,56 €	53	7.812,00
118	429	COMUNE DI PERUGIA	14.848.772,71 €	89	88.713,69
119	433	REGIONE CAMPANIA	15.000.000,00 €	121	47.322,89
120	435	REGIONE MARCHE	15.000.000,00 €	55	80.359,00
121	436	REGIONE LIGURIA	14.999.985,83 €	60	16.841,00
122	442	COMUNE DI POMEZIA	14.983.924,62 €	18	22.653,00
123	449	COMUNE DI PISA	14.563.795,00 €	113	21.216,00
124	450	COMUNE DI PISA	14.997.999,00 €	108	18.960,00
125	462	REGIONE MOLISE	14.221.890,00 €	0	226.823,00
126	463	REGIONE MOLISE	14.077.740,00 €	0	373.446,00
127	465	COMUNE DI SASSARI	11.587.129,50 €	27	5.389,00
128	470	COMUNE DI CORIGLIANO-ROSSANO	14.987.240,49 €	14	3.696,00
129	471	REGIONE MARCHE	14.924.152,00 €	85	25.822,00
130	473	COMUNE DI CORIGLIANO-ROSSANO	14.566.337,07 €	13	3.770,00
131	477	COMUNE DI BERGAMO	12.929.612,52 €	63	3.500,00
132	478	COMUNE DI REGGIO DI CALABRIA	14.998.599,50 €	72	112.825,00
133	479	CITTA' METROPOLITANA DI ROMA	14.765.162,80 €	150	14.250,00
134	480	COMUNE DI NAPOLI	15.000.000,00 €	77	11.000,00
135	481	CITTA' METROPOLITANA DI BARI	14.983.142,98 €	50	48.875,00
136	482	COMUNE DI AFRAGOLA	15.000.000,00 €	292	42.150,00
137	483	COMUNE DI PESARO	14.975.172,98 €	38	1.007,00
138	484	COMUNE DI LATINA	12.300.000,00 €	87	20.570,00
139	485	COMUNE DI GELA	14.996.193,58 €	0	129.550,00
140	486	COMUNE DI ROVIGO	14.999.705,90 €	30	4.529,70
141	488	CITTA' METROPOLITANA DI BARI	14.993.937,00 €	12	387.881,00
142	489	CITTA' METROPOLITANA DI BARI	14.939.922,54 €	63	60.527,00

143	490	COMUNE DI GELA	14.996.205,63 €	0	51.850,00
144	493	CITTA' METROPOLITANA DI ROMA	14.794.316,02 €	255	52.488,00
145	496	REGGIO DI CALABRIA	15.000.000,00 €	20	48.100,00
146	500	COMUNE DI GENOVA	87.000.000,00 €	295	72.982,00
147	510	REGIONE LOMBARDIA	52.326.675,00 €	902	6.781,31
148	530	REGIONE ABRUZZO	15.000.000,00 €	0	290.549,00
149	532	COMUNE DI VITERBO	15.000.000,00 €	91	100.458,00
150	533	REGIONE SICILIANA	12.392.367,94 €	18	79.687,75
151	535	REGIONE ABRUZZO	15.000.000,00 €	28	323.051,00
152	543	COMUNE DI ASCOLI PICENO	75.087.853,99 €	86	57.252,50
153	545	COMUNE DI BARI	16.600.000,00 €	0	21.108,00
154	549	COMUNE DI BRESCIA	25.000.000,00 €	69	3.600,00
155	578	CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA	85.964.922,70 €	408	58.636,00
156	580	COMUNE DI LAMEZIA TERME	48.173.953,81 €	22	191.683,00
157	581	CITTA' METROPOLITANA DI ROMA	14.920.400,00 €	158	50.018,00
158	593	PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO	4.925.699,20 €	217	0,00
Totale complessivo			2.576.660.207,98 €	13.122	8.219.383

Le strutture del dicastero sono impegnate nelle erogazioni delle quote di rimborso, trasmesso con il portale Regis dagli Enti beneficiari, i quali sono impegnati nelle attività di realizzazione e conclusione degli interventi.

Dall'attività di monitoraggio del Ministero, si registra a fine 2025 che dei 916 CUP/CLP censiti (tenuto conto delle rimodulazioni, cancellazioni e revoche) componenti le Proposte finanziate, 468 CUP/CLP (pari a circa il 58 % del totale) sono in fase di esecuzione lavori, 448 CUP/CLP (41 %) sono in fase di fine lavori o collaudo.

Ai CUP/CLP con avanzamento finanziario considerevole corrispondono progettualità che dovrebbero garantire il conseguimento del target principale europeo che ne prevede almeno 10.000, tenuto conto delle attività di protezione in studio presso il Ministero.

## Il Programma ERP Sicuro, verde e 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.

Allo stato attuale si rileva che su 1.006 CUP ammessi a finanziamento (dato variabile per intervenute rimodulazioni) sono stati avviati lavori per 971 CUP e l'avanzamento complessivo dell'intero Programma è pari all'84,37%.

L'articolo 4, comma 2, lett. b) del DPCM in argomento stabilisce che il MIT procede alla erogazione alle Regioni e alle Province autonome delle risorse disponibili sulla base dell'avanzamento dei singoli Programmi regionali e provinciali.

Ad oggi, sono state trasferite, alle Regioni e alle Province autonome, risorse per complessivi euro 1.652.209.300,00 corrispondenti alle annualità 2021-2025.

**TABELLA A.I.1.2: PROPOSTE DEL PROGRAMMA SICURO VERDE SOCIALE**

<b>REGIONE/PROVINCIA AUTONOMA in ordine geografico</b>	<b>FINANZIAMENTO (€)</b>	<b>INTERVENTI (N)</b>	<b>UNITÀ ABITATIVE (N)</b>
Piemonte	85.427.077,28	61	1.914
Valle d'Aosta	2.703.657,43	56	56
Lombardia	252.937.245,29	100	2.309
P.A. Trento	15.914.414,37	8	198
P.A. Bolzano	18.068.931,42	10	220
Veneto	99.705.727,33	148	1.900
Friuli Venezia Giulia	61.875.851,17	27	906
Liguria	35.341.909,56	21	694
Emilia Romagna	123.813.471,53	58	946
Toscana	93.466.353,62	442	2.750
Umbria	36.651.591,66	219	895
Marche	62.769.144,70	52	367
Lazio	240.169.591,09	56	2.818
Abruzzo	46.564.058,52	59	406
Molise	14.027.261,25	21	117
Campania	295.555.121,25	54	3.656
Puglia	112.660.844,10	54	1.580
Basilicata	26.088.012,60	23	223
Calabria	97.724.075,93	49	931
Sicilia	233.347.336,34	150	3.933
Sardegna	45.188.323,57	46	628
<b>TOTALE</b>	<b>2.000.000.000,00</b>	<b>1.714</b>	<b>27.447</b>

## 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 diversi provvedimenti emanati fra il 2018 e il 2025, da ultimo quello dello “Stralcio 2025” del PNIISSI, sono state finanziate opere per un totale di circa 3.156 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).

A legislazione vigente, pertanto, a fronte di una dotazione finanziaria complessiva di 3.175,21 mln € (risorse nazionali) + 900 mln € (PNRR), pari a 4.075,21 mln €, sono stati ad oggi impegnati circa 3,2 mld € con i provvedimenti sopra riportati. Per il finanziamento dello stralcio attuativo 2025 del PNIISSI, il cui iter di approvazione è stato avviato in marzo 2025, sono stati impegnati tra il 2025 e il 2029 circa 957,1 mln €. La differenza tra la dotazione finanziaria oggi disponibile (in termini di competenza) e quanto impegnato è relativo a risorse disponibili dal 2028 al 2033 e sarà utilizzata per il finanziamento di ulteriori 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)
DM n. 223 del 16 settembre 2025	-	MIT*****	957,1 mln €
-	-	<b>Totale</b>	<b>3.155,60 mln €</b>

\*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; \*\*\*\*\* provvedimento MIT con il sentito di MEF, MIC, MASE, MASAF e ARERA per l’attuazione dello “Stralcio 2025 del PNIISSI”.

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 Distrettuale<sup>25</sup> (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. A seguito di interlocuzioni tra le Autorità di distretto e la Direzione generale competente per alcune rimodulazioni, rese necessarie per maggiori fabbisogni o intercorse priorità di alcuni progetti, risultano individuati 16 progetti per complessivi 18,6 mln €.

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.

### **PNISSI Stralcio 2025**

Nel 2025 è stato emanato il DM n. 223 del 16.09.2025 di “Adozione dello stralcio attuativo del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico” (c.d. Stralcio 2025 del PNISSI), pubblicato in G.U. del 22.10.2025. Il decreto individua 75 interventi per un importo totale stanziato pari a circa 957,1 mln €, a fronte di un costo complessivo degli stessi pari a 1,061 mld €. Dei 75 interventi, 7 riguardano il finanziamento della sola progettazione per 29,2 mln €. Il fine della programmazione è stato quello di procedere celermente alla realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e 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.

Gli interventi ammessi a finanziamento rientrano nei settori invasi, derivazioni, adduzioni e acquedotti secondo la ripartizione riportata nella Tabella A.I.2.2.

**TABELLA A.I.2.2: STRALCIO 2025 DEL PNISSI. SUDDIVISIONE INTERVENTI FINANZIATI PER SETTORE**

Settore d'intervento	n. interventi	importo Stralcio 2025 PNISSI
Invasi	14	257,3 mln €
Derivazioni	17	244,4 mln €
Adduzioni	30	264,4 mln €
Acquedotti	14	191,0mln €
<b>Totale</b>	<b>75</b>	<b>957,1 mln €</b>

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

La linea di investimento del PNRR M2C4-I.4.1- *Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico* - prevede

<sup>25</sup> di cui al decreto legislativo n. 152/2006 modificato dalla legge n. 221/2015

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 € 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, 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. Con l'ultima rimodulazione del Piano, approvata con decisione ECOFIN del 27 novembre 2025, il Consiglio dell'Unione Europea ha approvato la modifica del *target* previsto per la linea d'investimento, prevedendo come obiettivo finale dei finanziamenti la realizzazione di 45 sistemi idrici.

#### **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 originariamente assegnate per la linea d'investimento M2C4-I4.2 sono state 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.

Con la dotazione iniziale sono stati finanziati 33 interventi volti a ridurre le perdite di acqua potabile nella rete degli acquedotti. Dei 33 interventi finanziati, 19 interventi ammessi al finanziamento interessano le regioni del Nord e del Centro, per complessivi 536 mln €, e 14 quelle del Mezzogiorno per complessivi 364 mln €.

Come da decisione del Consiglio ECOFIN di dicembre 2023 e maggio 2024 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 decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze - RGS del 3 maggio 2024, alla linea di investimento in oggetto sono state assegnate risorse aggiuntive pari a 1.024 mln € che sono state impegnate per il finanziamento di ulteriori interventi già inseriti nella graduatoria relativa alla valutazione delle proposte presentate a seguito dell'avviso pubblicato in G.U. n. 29 del 9 marzo 2022 e risultate ammissibili ma non finanziate per mancanza di risorse. Conseguentemente, con la riassegnazione delle ulteriori risorse, sono stati perfezionati i finanziamenti di ulteriori 68 interventi. La linea di investimento, quindi, conta nel complesso 101 interventi per un valore finanziato pari a circa 1,89 mld €; la loro attuazione consentirà di attrezzare entro il 31 marzo 2026 circa 100.000 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.

La revisione del PNRR e l'aumento delle risorse assegnate hanno comportato una modifica dei *target*, intermedio e finale, stabiliti per la linea di finanziamento e che, secondo quanto stabilito dal Consiglio ECOFIN in dicembre 2023, sono passati, rispettivamente, da 9.000 km a 14.000 km di rete idrica da distrettualizzare (target intermedio al 31 dicembre 2024) e da 25.000 km a 45.000 km di rete idrica da distrettualizzare (target finale al 31 marzo 2026). Con l'ultima rimodulazione del Piano, approvata con decisione ECOFIN del 27 novembre 2025, è stato stabilito l'anticipo del *target* finale al 31 dicembre 2025.

Il *target* intermedio è stato certificato nel 2024 con la distrettualizzazione di circa 20.000 km di rete idrica, mentre il *target* finale è stato raggiunto a dicembre 2025 con la distrettualizzazione di ulteriori circa 30.000 km di rete idrica.

## **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 inizialmente 17 interventi nelle regioni Basilicata, Campania, Puglia e Sicilia per complessivi **476 mln €**, successivamente ridotti a **300 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. 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.

**I finanziamenti perfezionati tramite accordi sottoscritti tra il MIT e i soggetti attuatori**, comprensivi di un incremento di 88 milioni € per la diga di Monti Nieddu, **ammontano a 556,5 mln €** e interessano 128 dighe, ricadenti in 17 Regioni del Paese, con 60 soggetti attuatori interessati; l'importo complessivo delle opere, grazie a cofinanziamenti, ammonta a circa 830 milioni di euro.

Rispetto a questi interventi, 76 sono gli interventi che hanno raggiunto l'obiettivo dell'obbligazione giuridicamente vincolante entro il 31 dicembre 2022 per un importo programmato e finanziato di circa 181 mln € (di cui 6 transitati nel PNRR); 5 sono gli interventi in salvaguardia ai sensi dell'art. 53 del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito con modificazioni dalla legge 21 aprile 2023, n. 41, per un importo programmato e finanziato di circa 14 mln €; 17 sono gli interventi commissariati per un importo programmato e finanziato di circa 267 mln €. I restanti 30 interventi (di cui 10 transitati nel PNRR) non hanno raggiunto le OGV per un importo programmato e finanziato di circa 94 mln €.

La delibera CIPESS 78/2024 ha aggiornato la struttura programmatica del Piano con definizione degli interventi che non hanno raggiunto l'OGV. Nella delibera sono ricompresi 31 interventi afferenti alla programmazione del settore idrico, per un importo complessivo pari a 58 mln €. Per alcuni di essi sono in corso valutazioni specifiche in quanto risultano salvaguardati.

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 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, individuati prioritariamente dalle Regioni interessate (Campania e Sicilia), riguardano tre assi di interesse:

- cura e manutenzione;
- infrastrutture verdi e digitali;
- città, paesi e aree rurali;

in base ai seguenti principi:

- **addizionalità e complementarità delle risorse;**
- **grado di maturità delle progettazioni.**

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. Le risorse sono destinate a 55 interventi, di cui 1 progetto bandiera per 115 mln € e 54 interventi locali per 160 mln €. Con successiva delibera n. 35/2022 il CIPESS ha stanziato ulteriori risorse per fronteggiare il caro materiali, concedendo un ulteriore 25% di finanziamento.

Ad oggi sono stati emanati 47 provvedimenti di assegnazione risorse da parte dell'Autorità responsabile del PSC per un valore complessivo di 255 mln € ed inoltre, a seguito delle verifiche ex-post per il controllo del rispetto delle condizionalità imposte dalla Delibera CIPESS 35/2022 per quei soggetti che hanno fatto richiesta di maggiore finanziamento in ragione dell'aumento dei prezzi, sono state assegnate ulteriori risorse per un importo di circa 6,8 mln €. Attualmente, dei 47 interventi finanziati, 5 non hanno raggiunto l'obbligazione giuridicamente vincolante.

### **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, di maggio 2022 e luglio 2025 sono stati nominati **Commissari straordinari per la realizzazione di 12 interventi infrastrutturali del settore idrico e per la progettazione della diga di Vetto per un ammontare complessivo allo stato della progettazione, valutato in circa 3,5 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.

Gli interventi sulle dighe perseguono l'obiettivo di aumentare la risorsa disponibile complessiva di quasi **700 milioni di m<sup>3</sup>**, da destinare all'uso irriguo, potabile, idroelettrico e di protezione dei territori di valle (laminazione).

L'intervento sul complesso delle opere che realizzano l'impianto del Peschiera persegue l'obiettivo di aumentare la resilienza dell'attuale sistema di approvvigionamento primario.

L'intervento di completamento delle opere di derivazione dalla diga di Campolattaro prevede l'utilizzazione ottimale degli oltre 100 milioni di metricubi resi disponibili dalla realizzazione della diga.

Il fabbisogno finanziario dell'intervento commissariato del Peschiera è stato coperto grazie ad uno stanziamento di 900 mln €, suddiviso negli anni dal 2023 al 2030 (articolo 1, comma 519 della legge 197/2022, articolo 5, comma 2 del decreto-legge 89/2024, convertito con legge 194/2024, e articolo 706, comma 1 della legge 207/2024).

Con la legge di bilancio 2025 è stato coperto il fabbisogno aggiuntivo dell'intervento commissariato di Campolattaro, risultante dalla definizione della progettazione e relativa verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA, grazie ad uno stanziamento di 36 mln € suddiviso negli anni 2025-2026 (articolo 1, comma 531 della legge 207/2024).

Gli investimenti per il completamento delle opere commissariate risultano prioritari, con un fabbisogno economico attualmente residuo riportato in Tabella A.1.2.3.

**TABELLA A.1.2.3: FABBISOGNO RESIDUO (ATTUALMENTE STIMATO) PER LE INFRASTRUTTURE IDRICHE COMMISSARIATE**

	(mln €)
Completamento dighe incompiute in Sardegna e Sicilia (comprese le derivazioni)	100
Miglioramento o adeguamento di dighe già in esercizio in Sardegna	110
Opere di adduzione primaria dalle sorgenti dal Peschiera	(ad approvazione progettazione esecutiva)
Opere di derivazione e completamento della diga di Campolattaro	(in corso di definizione)
Progetto di fattibilità tecnico-economica e della progettazione esecutiva della diga di Vetto	16
<b>Totale</b>	<b>226</b>

### 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, 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 coinvolte 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 €.

Il Commissario straordinario per “gli interventi urgenti a contrasto della scarsità idrica”, con ulteriori risorse non assegnate dal MIT, ha programmato una serie di interventi; si tratta della realizzazione in via d’urgenza di impianti di dissalazione, anche mobili, nei comuni di Porto Empedocle, Trapani e Gela (articolo 2 del decreto-legge 31 dicembre 2024, n.208, convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2025, n. 20), di interventi di ripristino dell’officiosità idraulica del Lago Trasimeno (articolo 2, comma 4 ter della legge 28 febbraio 2025, n. 20 di conversione del DL 208/2024). Inoltre, in attuazione di quanto previsto dall’articolo 1, comma 5-bis del

decreto-legge 14 aprile 2023, n. 39, come modificato dalla legge 30 dicembre 2025, n. 199, in coerenza con il programma degli interventi individuati dalla Cabina di regia per la crisi idrica, 36,4 mln €, dei 41 mln € stanziati dalla legge di bilancio 2026, sono destinati a 14 interventi urgenti e ripartiti come da decreto commissariale n. 45/2025.

## Fabbisogno infrastrutture idriche

La Riforma conseguita nell'ambito del PNRR M2C4-R4.1 ha consentito 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 e della sua adozione con DPCM del 17 ottobre 2024, il fabbisogno risultante ammonta a circa 12 mld €. Inoltre, per il completamento della copertura finanziaria delle opere idriche commissariate, al momento è segnalato un fabbisogno aggiuntivo pari a 226 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 7.147,1 mln €. Il fabbisogno residuo risulta pari a circa 11,31 mld € (Tabella A.I.2.4).

**TABELLA A.I.2.4: INVESTIMENTI INFRASTRUTTURE IDRICHE**

Linea di investimento	Fabbisogno nuova pianificazione (PNISSI) (mln €)	Risorse da ripartire nello stralcio attuativo in definizione (mln €)	Risorse ripartite (mln €)	Fabbisogno Residuo della nuova pianificazione (PNISSI) (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	
Stralcio attuativo 2025 PNISSI			957,1	
Stralcio attuativo 2026 PNISSI in corso di definizione		919,6		
Legge di Bilancio 2023 decreto-legge 89/2024 - Legge di Bilancio 2025 - 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			900	
Legge di Bilancio 2025 - Invaso di Campolattaro			36	
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			1.924	
PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020 - ASSE IV "REACT-EU"			300	
PSC 2021-2027 - linea d'intervento Infrastrutture idriche			275	
<b>TOTALE</b>	<b>12.226*</b>	<b>919,6</b>	<b>7.147,1</b>	<b>11.306,4**</b>

\* 12.226 mln € = 12.000 mln € + 0.1800.226 mln €

\*\* Non sono più disponibili, ad oggi, risorse da assegnare.

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.1.2.4, 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'adeguamento degli standard di sicurezza** della circolazione ferroviaria e dell'infrastruttura nel suo complesso in ottemperanza alle normative tecniche di settore;
- **il rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura**, così da anticipare potenziali minacce derivanti dal dissesto idrogeologico, affrontare eventi meteorologici avversi e adattarsi ai cambiamenti climatici, ma anche per migliorare la risposta in caso di incidenti e/o guasti a componenti critiche del sistema ferroviario;
- **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 e sfruttare appieno le potenzialità dell'infrastruttura esistente;
- **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 dei valichi alpini e delle relative linee di accesso.
- **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, anche grazie al miglioramento delle connessioni diagonali tra i versanti tirrenico-adriatico-ionico di adduzione al sistema AV.
- **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, grazie ad interventi per la specializzazione delle linee e degli impianti in base alla tipologia di traffico e di soluzioni- prevalentemente tecnologiche - per gestire in maniera ottimale le interferenze tra flussi non omogenei;

- **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 2024 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 30 maggio 2024 ed oggetto di informativa al CIPESS in pari data, **ha concluso il suo iter autorizzativo il 12 novembre 2024** con la registrazione dalla Corte dei Conti al n.3901 del Decreto di approvazione n. 235 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

In data 11 dicembre 2025, previa informativa al CIPESS avvenuta in data 10 dicembre 2025, il Gestore e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno sottoscritto l'**Aggiornamento 2025 del Contratto di Programma, parte Investimenti 2022-2026**, procedendo a contrattualizzare le **risorse previste dalla Legge di Bilancio 2025** (legge n. 207/2024) e dalle **ulteriori disposizioni normative di settore**. L'iter approvativo è ancora in corso e si perfezionerà con la registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto MIT/MEF di approvazione del contratto.

Il valore complessivo del **portafoglio progetti in corso e programmatico** dell'aggiornamento 2025 del Contratto di Programma-investimenti 2022-2026 si attesta a **294,2 Mld di euro** di cui:

- **126,1 Mld di euro** di opere in corso finanziate;
- **168,1 Mld di euro** di fabbisogni finanziari a completamento del quadro programmatico del CdP-I per la conclusione dei piani di miglioramento degli standard dell'infrastruttura esistente e per opere di completamento della rete TEN-T Comprehensive, nonché ulteriori sviluppi TEN-T core e core extended connessi all'evoluzione dei traffici in un'ottica di lungo periodo.

Nello specifico, con l'aggiornamento 2025 del CdP-I, si sono contrattualizzate **nuove risorse per un importo complessivo pari a 3,9 miliardi di euro**, di cui **2,2 miliardi di euro non vincolati** - destinati alla prosecuzione degli interventi in corso e alla copertura dei fabbisogni residui e dei maggiori oneri connessi agli interventi PNRR - e **1,7 miliardi di euro** di risorse vincolate, assegnate a specifici interventi e un definanziamento di **1,1 miliardi di euro** derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni.

In via generale l'impiego dei fondi è stato destinato alla copertura delle occorrenze prioritarie relative ai programmi della sicurezza, dello sviluppo tecnologico e del piano stazioni nonché alla prosecuzione delle opere in corso con obbligazioni giuridicamente vincolanti già assunte.

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 nell'**Aggiornamento 2025** del Contratto di Programma tra MIT e RFI.

## TABELLA A.I.3.1: AGGIORNAMENTO 2025 CDP - PARTE INVESTIMENTI

Classe		importi in milioni di euro		
		Costo Agg.2025	Risorse disponibili Agg.2025	Fabbisogno
01	Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	30.675	7.011	23.664
02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	33.483	12.043	21.440
03	Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni	9.264	3.351	5.912
04	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	469	316	152
05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	23.352	8.323	15.028
06	Programmi città metropolitane	16.915	10.794	6.121
07	Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	3.751	1.372	2.379
08	Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	2.720	1.418	1.302
09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	173.528	81.485	92.042
<b>Totale Contratto di Programma MIT-RFI</b>		<b>294.155</b>	<b>126.114</b>	<b>168.041</b>

### 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.I.3.2: INDIVIDUAZIONE DIRETTRICI NAZIONALI PER LA VELOCIZZAZIONE DEI SERVIZI

Direttrice	importi in milioni di euro		
	Costo Agg.2025	Risorse disponibili Agg.2025	Fabbisogno
Torino - Lione - sezione nazionale	5.932	939	4.993
Liguria-Alpi	14.090	11.397	2.693
Genova-Ventimiglia	2.576	51	2.525
Asse orizzontale Milano-Venezia	15.841	11.540	4.301
Venezia-Trieste/Valichi orientali	2.243	532	1.711
Valico del Brennero	6.785	5.483	1.302
Accesso al Brennero	9.177	1.556	7.620
Napoli - Bari	6.362	6.362	0
Palermo - Catania - Messina	13.253	10.814	2.439
Attraversamento stabile Stretto di Messina	1.766	40	1.726
Salerno - Reggio Calabria	30.352	12.128	18.223
Adriatica	10.825	5.237	5.587
Rete sarda	1.089	413	676
Pontremolese	5.820	391	5.429
Orte-Falconara	6.088	1.432	4.656
Roma-Pescara	16.273	1.015	15.259
Battipaglia-Potenza-Taranto	1.865	544	1.320
Ionica e trasversale Lamezia-Catanzaro	1.744	1.236	508
Altri minori (Adeguatezza prestazionale corridoi, opere in ultimazione, navigazione, fondi)	21.448	10.375	11.074
<b>TOTALE</b>	<b>173.528</b>	<b>81.485</b>	<b>92.042</b>

Per quanto riguarda la direttrice Torino - Lione, oltre alla sezione nazionale - di competenza RFI - va considerata anche la sezione di competenza TELT per la quale il CVI ammonta a 8.239,96 mln € (ultimo aggiornamento da sottoporre a CIPESS), finanziato per 6.849,72 mln € (Italia + UE).

#### ULTIMO AGGIORNAMENTO CDP - PARTE SERVIZI

Attualmente è vigente il Terzo Atto Integrativo al Contratto di Programma 2022-2026 parte Servizi, che ha seguito l'iter approvativo previsto dal Decreto-legge 152/2021. Il Contratto, sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. rispettivamente in data 25 e 26 giugno 2025 ed oggetto di informativa al CIPESS in data 25 giugno 2025, ha concluso il suo iter autorizzativo il 16 settembre 2025 con la registrazione dalla Corte dei Conti al n.2137 del Decreto Interministeriale n.201 del 6 agosto 2025 del Ministero, delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, relativo all'approvazione dell'Atto di aggiornamento contrattuale.

Le principali modifiche dell'aggiornamento 2025 riguardano la contrattualizzazione delle risorse aggiuntive pari a:

- circa 1,6 miliardi di euro per la manutenzione straordinaria, di cui 1,3 miliardi stanziati dalla Legge di Bilancio 2025 e 0,3 miliardi stanziati dalla Legge n. 189/2024 (c.d. DL Fiscale);
- circa 0,5 miliardi di euro per le Attività di Gestione della Rete;

Il quadro finanziario che si è venuto a determinare per l'anno 2026, a seguito dell'emanazione del Decreto-Legge n. 156/2025, convertito con modificazioni dalla Legge n. 191 del 18 dicembre 2025, recante "Misure urgenti in materia economica" e della Legge di Bilancio 2026 (Legge n. 199/2025), prevede i seguenti stanziamenti per il finanziamento delle attività di manutenzione straordinaria:

- 1,8 miliardi stanziati dal DL n.156/2025;
- 3,6 miliardi stanziati dalla Legge di Bilancio 2026.

Tali risorse consentono l'integrale copertura dell'annualità 2026, a chiusura del quinquennio contrattuale 2022-2026, e la parziale copertura (annualità 2027 e parte del 2028) del nuovo ciclo contrattuale 2027-2031.

## **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 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.A., è stato sottoscritto il data 24 settembre 2024 ed è divenuto efficace con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, del 22 ottobre 2024, registrato alla Corte dei Conti il 9 dicembre 2024 protocollo n. 4285.

Il Contratto si riferisce alle opere appaltabili nel relativo periodo regolatorio, 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 e la relativa appaltabilità.

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.

Sul Contratto di Programma 2021-2025, il cui schema, è stato elaborato nel corso dell'anno 2024, si è favorevolmente espresso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS), con prescrizioni e raccomandazioni, nella seduta del 21 marzo 2024; il decreto interministeriale MIT MEF di approvazione del Contratto di programma 2021-2025 del 22 ottobre 2024 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 297 del 19 dicembre 2024) ha posto fine all'iter procedurale configurando, pertanto, l'efficacia del contratto medesimo.

Al fine di inquadrare temporalmente l'elaborato iter che ha condotto all'approvazione, risulta opportuno evidenziare che la Corte dei conti, in sede di registrazione della delibera n. 41 del 21 marzo 2024, ha precisato che la registrazione è da intendersi operante esclusivamente per quanto riguarda gli aspetti finanziari del Contratto medesimo (peraltro con connotazioni prevalentemente ricognitive piuttosto che programmatiche, atteso che quattro dei cinque anni di orizzonte temporale coperto dal contratto risultavano trascorsi). Viceversa, la Corte medesima ha specificato che il proprio pronunciamento non comporta una ratifica dei presupposti al Contratto così come prospettati nella documentazione istruttoria alla predisposizione del documento Contrattuale.

Successivamente nella seduta del 25 giugno 2025, il CIPESS ha approvato, ai sensi dell'art. 1, comma 872, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, lo schema di Aggiornamento 2025 del contratto di programma 2021-2025 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.a. comprensivo dell'aggiornamento dell'articolato per il 2025, in relazione alla allocazione delle risorse della legge 30 dicembre 2024, n. 207 (legge di Bilancio 2025). La delibera CIPESS n. 27/2025 del 25 giugno 2025 è stata registrata il 28 agosto 2025, con osservazioni, dalla Corte dei conti - Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1389 e

ai sensi del richiamato art. 1, comma 872, della legge di Stabilità 2016; la medesima assume immediata efficacia per la concessionaria, in quanto provvede esclusivamente a stanziare o modificare specifiche risorse finanziarie destinate ad interventi da realizzare a cura di ANAS, successive all'approvazione del Contratto di programma.

<b>TABELLA A.I.4.1: VALORIZZAZIONE CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS 2021-2025 (con aggiornamento 2025)</b>	
SUDDIVISIONE PER AREA	Importo
	- mln € -
Nuove opere	38.877
Manutenzione	3.610
Fondo opere in corso	1.568
Investimenti tecnologici	240
Fondo progettazione	160
<b>TOTALE</b>	<b>44.455</b>

Per quanto attiene la parte Nuove opere della precedente tabella, oltre agli interventi progettualmente maturi, di importo valorizzato in 38,877 mln €, ed inseriti nella parte ricognitiva e programmatica di nuove opere, sono stati analizzati ulteriori interventi con progettazioni avviate (area di inseribilità del contratto) o da avviare (area studi e progettazioni), al fine di programmare uno studio progettuale preliminare per valutarne l'inserimento nel prossimo ciclo di programmazione; questi ultimi non hanno una valorizzazione economica, che verrà calcolata nello sviluppo delle operazioni di programmazione.

<b>TABELLA A.I.4.2: INTERVENTI PER AREA DI APPALTABILITA' (con aggiornamento 2025)</b>			
Classificazione nel contratto di programma	Importo	Finanziamento	Fabbisogno
	- mln € -	- mln € -	- mln € -
Area ricognitiva e programmatica (riportata in tabella precedente)	38.877	19.613	19.264
Area di Inseribilità (riportata come appendice in C.d.P.)	18.388	194	18.194
Area Studi e Progettazioni		-	-
<b>TOTALE</b>	<b>57.265</b>	<b>19.807</b>	<b>37.458</b>

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.

<b>TABELLA A.I.4.3: NUOVE OPERE PER CLASSE DI INTERVENTO (con aggiornamento 2025)</b>			
Classe di intervento	Importo	Finanziamento	Fabbisogno
	- mln € -	- mln € -	- mln € -
Nuove opere da realizzare	18.493	8.465	10.028
Completamento di itinerari	18.133	5.878	12.255
Adeguamento e messa in sicurezza	20.639	5.815	14.824
<b>TOTALE</b>	<b>57.265</b>	<b>20.158</b>	<b>37.107</b>

Per quanto attiene le altre voci della tabella A.I.4.1., esse vengono di volta in volta aggiornate con i reali fabbisogni registrati e finanziati con la legge di bilancio.

A tal proposito, la Legge n. 199 del 30 dicembre 2025, legge di bilancio per l'anno 2026, ha stanziato l'importo di 1,6 mld€, da ripartire secondo le previsioni sull'annualità 2026.

## 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 miliardi di euro**. Il fabbisogno stimato, aggiuntivo rispetto alle somme sopra indicate, è di circa 3 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, alla data del 31.12.2025, per circa 5.934 KM ed è regolata da 24 rapporti concessori assentiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai quali si aggiungono le 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. È prevista, inoltre, l'esecuzione di nuove opere necessarie per risolvere criticità storiche della rete in aree attraversate da rilevanti flussi di traffico commerciale e nei principali snodi del Paese (Tangenziale di Bologna e Tangenziale di Modena).

Una recente linea di azione strategica è rappresentata dall'integrazione di interventi orientati alla resilienza climatica, con l'obiettivo di adeguare l'infrastruttura agli impatti dei cambiamenti climatici.

Secondo i dati attualmente disponibili, per gli investimenti autostradali assentiti al complesso delle concessionarie autostradali è prevista una spesa pari a circa euro 34,4 Mld, che in parte trovano copertura nei piani finanziari vigenti, in parte devono essere reperiti nei successivi aggiornamenti convenzionali. Tale stima di spesa è soggetta ad ulteriore incremento in considerazione sia della dinamica inflattiva, sia degli interventi necessari a seguito dell'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 sul corpo autostradale
Impianti di sicurezza delle gallerie (DL 264/2006)
Barriere antirumore
Interventi di sostenibilità ambientale
Adeguamento aree di servizio
Interventi per la resilienza climatica
Monitoraggio opere d'arte
Adeguamenti impiantistici di videosorveglianza e telecontrollo

## **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. Non si è tenuto conto dei due decreti in corso di perfezionamento, uno relativo alla rimodulazione delle risorse PNRR e l'altro relativo al nuovo Fondo TRM.

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								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Estensione della rete di TRM	Bari BRT	159,17			159,17			
TOTALE		159,17			159,17			

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Estensione della rete di TRM	Prima linea tranviaria di Bologna - (Linea Rossa)	511,32	110,82	398,82			1,68	
	Seconda linea tranviaria di Bologna (tratto Nord - direttrice Corticella-Castel Maggiore)	272,20			222,14	50,06		
TOTALE		783,52	110,82	398,82	222,14	50,06	1,68	

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI CATANIA								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Accordo Quadro per la 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	
	Ferrovia Circumetnea, completamento lavori in corso (opere civili) tratta Stesicoro - Palestro	90,00	90,00					
	Implementazione sistemi di sicurezza e segnalamento linea Metropolitana dalla stazione di Stesicoro alla stazione di Misterbianco Centro	21,73	21,73					
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	
TOTALE		1587,06	211,23	115,00	317,07	176,41	649,07	118,28

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Estensione della rete di TRM	Linea 3 (Il lotto) - tratta Libertà - Bagno a Ripoli (3.2.1)	447,07	50,62	150,00		71,84	174,61	
	Linea 3 (Il lotto) - tratta Libertà - Rovezzano (3.2.2)	308,08	298,08				10,00	
	Linea 4.1 - tratta Leopolda - Piagge	229,70	171,90				30,25	27,55
	Linea 4.2 - tratta Le Piagge - Campi Bisenzio	283,45			222,49	48,99	11,97	
TOTALE		1268,30	520,60	150,00	222,49	120,83	226,83	27,55

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	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					
Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Opere di ripristino e manutenzione della linea tranviaria	4,45	4,45					
TOTALE		11,24	11,24					

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI GENOVA								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Fornitura di nuovo materiale rotabile per sistema metropolitano di terza generazione (n° 14 veicoli)	70,00	70,00					
Completamento delle linee TRM in esecuzione	Metropolitana Stazione passante Corvetto- Da ultimare finiture civili e impianti di stazione.	58,44			43,90	6,88	7,66	
Estensione della rete di TRM	Prolungamento della linea metropolitana da Brin a Canepari	64,28	64,28					
	Prolungamento metropolitana di Genova da Brin a Canepari. Opere di adeguamento idraulico del tratto tombinato di valle del rio maltempo, affluente del torrente Polcevera	20,86	20,86					
	Prolungamento della linea metropolitana da Brignole a Martinez	18,10	18,10					
	Sistema degli assi di forza per il Trasporto Pubblico Locale	498,25	72,97	398,68		26,60		
	Linea metropolitana: prolungamento a Rivarolo e completamento della stazione di Martinez / Terralba	74,52	74,52					
<b>TOTALE</b>		<b>804,45</b>	<b>320,73</b>	<b>398,68</b>	<b>43,90</b>	<b>33,48</b>	<b>7,66</b>	

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
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	
	Fornitura di 14 tram bidirezionali (a servizio della linea 7)	53,36			53,36			
	Linea metropolitana M1 : rinnovo flotta treni: acquisto 21 nuovi rotabili da 106 metri, a 6 casse	207,90	207,90					
	Rinnovo flotta filobus : acquisto 80 filobus, di cui 30 già contrattualizzati, 50 da contrattualizzate con risorse statali	67,67	42,30				25,37	
	Acquisto di 10 nuovi filobus	8,80			8,80			
Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Sostituzione degli impianti di segnalamento della linea M2 e armamento	166,65	134,00				32,65	
	Primi interventi di adeguamento antincendio ai sensi del DM 21.10.2015	72,93	46,99				25,94	
	Metropolitana linee M1 + M2 - interventi di adeguamento antincendio ai sensi del dm 21.10.2015 fase 2	45,00	45,00					
	Metropolitana linea M3: interventi di adeguamento antincendio ai sensi del dm 21.10.2015	25,00	20,90				4,10	
	Circolare filoviaria: corsia preferenziale in sede protetta da piazza Cappelli a via Tertulliano	14,70	8,82				5,88	

	Circolare filoviaria: corsia preferenziale in sede protetta tratto Pergolesi - Piccinini	6,65	4,00				2,65	
	Piano dei trasporti linea circolare 90-91 - sede riservata da p.zza Zavattari a p.zza Stuparich	23,40			9,00	1,81	12,59	
	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					
	Ampliamento del deposito gallaratese dei treni della linea metropolitana 1	169,87	169,87					
Completamento delle linee TRM in esecuzione	Linea Metropolitana M1. prolungamento tratta Sesto FS - Monza Bettola	212,50	120,45				64,20	27,85
	Metrotranvia Milano - Seregno	232,99	128,53				104,46	
Estensione della rete di TRM	Metrotranvia Milano - Limbiate	182,67	137,28				45,39	
	Linea metropolitana M5 prolungamento a Monza -	1884,99	915,00				393,50	576,49
	Linea metropolitana M1 prolungamento quartiere Baggio - Olmi - Valsesia	613,00	535,00				8,00	70,00
	Metrotranvia interquartiere Nord - tratta funzionale Niguarda-Cascina Gobba	69,58			50,31	3,33	15,94	
	Tramvia 7 Bausan - Villapizzone	50,00	21,68		14,32	7,99	6,01	
	Prolungamento linea metropolitana M4 da aeroporto Linate a Segrate	619,00	420,00					199,00
TOTALE		5228,80	3399,86		135,79	13,13	806,68	873,34

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Completamento della flotta rotabile di linea 1: fornitura n. 3 elettrotreni	33,58			33,58			
	Completamento della flotta rotabile di linea 6: fornitura n. 3 elettrotreni	30,00			30,00			
	Fornitura di n. 5 tram da 24 metri, 3 elementi, pianale basso	26,15			16,13		10,02	
	Nuovo collegamento tra Afragola e rete metropolitana di Napoli - Acquisto rotabili	75,00	75,00					
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			
	Ammodernamento funzionale tecnologico della linea metropolitana 1 e miglioramento degli standard di sicurezza e comfort	54,65	27,32				27,33	
	Rinnovo e valorizzazione dell'armamento della tratta Montedonzelli-Piscinola	12,70			7,50	1,20	4,00	
	Interventi di potenziamento della rete tranviaria	65,01			51,20	3,40	10,41	

Completamento delle linee TRM in esecuzione	Linea 1: tratta Centro Direzionale-Capodichino	652,40	158,41				493,99	
	Linea 1: chiusura dell'anello: tratta Di Vittorio - Capodichino	42,50	42,50					
	Ampliamento deposito mezzi e officina di manutenzione della linea 1 - località Piscinola	83,05	1,46		49,05	25,46	7,08	
	MCNE: Tratta Piscinola- Secondigliano-Capodichino	410,21	320,12				90,09	
	Linea 6: tratta Mostra - Arsenale - Deposito Officina Arsenale- prima fase	220,00	220,00					
	Linea 6: tratta Mostra - Arsenale - Deposito Officina Arsenale- seconda fase	50,00	38,00					12,00
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 (Casoria Afragola-Di Vittorio)	776,88	631,37				330,13	271,67
	Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli. Lotto 1°_stralcio II (Afragola Centro- Casoria Afragola)	619,79	163,50					
	Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli. Lotto 1°_stralcio IV (Di Vittorio-Carlo III)	486,32						486,32
TOTALE		3783,65	1677,68		332,87	30,06	973,05	769,99

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI ROMA								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Fornitura di nuovo materiale rotabile (2 treni per metro A e 12 treni per metro B)	134,40	134,40					
	Manutenzioni straordinarie per i rotabili delle metropolitane A e B	72,22	66,00				6,22	
	Metro C - incremento di materiale rotabile (4 treni)	36,40	36,40					
	Acquisizione di nuovo materiale rotabile per la rete tranviaria di Roma	158,97	158,97					
	Rinnovo materiale rotabile linee A e B-B1 della metropolitana	159,47	159,47					
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	184,52	184,52					
	Interventi di adeguamento Linea A, B e interventi Linea C	145,00	145,00					
	Deposito di Centocelle Est	11,28	11,28					
Estensione della rete di TRM	Tranvia Via Tiburtina (p.le Verano - p.le st. Tiburtina)	23,45	23,45					
	Tranvia Viale Palmiro Togliatti (Tranvia Togliatti)	219,26	109,26	100,00		10,00		

	Linea Termini - Giardinetti - Tor Vergata (linea tramviaria) - Soluzione a scartamento ordinario	307,05	307,05					
	Linea tranviaria Termini-Vaticano-Aurelio	293,18	173,18		120,00			
	Linea C della metropolitana di Roma - tratta T1+T2	3845,00	3845,00					
	TOTALE	5590,20	5353,98	100,00	120,00	10,00	6,22	

<b>PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI PALERMO</b>								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Completamento anello ferroviario con servizio Metropolitano	277,10	203,08				74,02	
Estensione della rete di TRM	Sistema Tram Palermo - Tratte A nord, F, E1 E E2 sud parcheggi di Mongibello e Galatea, compreso materiale rotabile	503,26	481,27		21,99			
	TOTALE	780,36	684,35		21,99		74,02	

<b>PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO</b>								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento		PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Rete tranviaria: fornitura di nuovi tram	175,00	175,00					
Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Parcheggio pubblico interrato piazza Bengasi Parcheggio di interscambio piazza Bengasi (interscambio metropolitana)	33,21	26,79				6,42	
	Metropolitana automatica di Torino - linea 1: prolungamento ovest Collegno - Cascine Vica: nuovo fabbricato deposito treni	35,09	35,09					
	Metropolitana automatica di Torino - linea 1: nuovo impianto di segnalamento incluso materiale rotabile	175,73	155,23					20,50
	Metropolitana - Linea 1: Ampliamento officina	7,44	7,44					
Estensione della rete di TRM	Estensione della linea Metropolitana - Tratta Collegno-Cascine Vica	249,71	249,71					
	Metropolitana automatica di Torino - linea 2 - tratta "Politecnico - Rebaudengo"	2266,22	1828,00					438,22
	Attestamento linea tranviaria 15 presso ospedale martini e modifica instradamento in zona centro	9,41	9,41					
	Prolungamento linea tranviaria 12 all'Allianz Stadium e recupero trincea ferrovia Torino-Ceres	221,72	221,72					
<b>TOTALE</b>		<b>3173,53</b>	<b>2708,39</b>				<b>6,42</b>	<b>458,72</b>

**TABELLE A.I.6.2: INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI – FERROVIE REGIONALI**

<b>PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI BARI</b>								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Ferrovie Bari Nord	96,32	22,94	58,45			14,93	
	Ferrovie del Sud Est	208,80	145,30			53,50	10,00	
	Ferrovie Appulo Lucane	173,80	144,40	25,52			3,88	
Estensione della rete ferroviaria	FBN - Prolungamento linea FM1, dalla stazione Cecilia alla nuova stazione Regioni	40,00	36,00				4,00	
<b>TOTALE</b>		<b>518,92</b>	<b>348,64</b>	<b>83,97</b>	<b>0,00</b>	<b>53,50</b>	<b>32,81</b>	

<b>PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA</b>								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
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					
	Linea ferroviaria Casalecchio-Vignola - Implementazione scmt, oneri (s.a.d.), interfacciamento ACC-CTC	0,666	0,666					
	LINEA BOLOGNA PORTOMAGGIORE, SOPPRESSIONE PL IN LOC. CA' DELL'ORBO A SEGUITO RIALZO LINEA	8,47	5,4				3,07	
<b>TOTALE</b>		<b>23,64</b>	<b>20,57</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>3,07</b>	

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI CAGLIARI								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
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					
	RADDOPPIO TRATTA MONSERRATO SETTIMO/SAN PIETRO	18,00	16,16				1,84	
	impianti ad idrogeno (Monserrato-Isili)	30,30	30,30					
<b>TOTALE</b>		<b>67,90</b>	<b>66,06</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1,84</b>	

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI GENOVA								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Linea Genova-Casella	49,57	48,13				1,44	
	Linea Principe Granarolo	7,11	7,11					
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Acquisto di 2 nuove elettromotrici per la Ferrovia Genova Casella	14,00	14,00					
<b>TOTALE</b>		<b>70,68</b>	<b>69,24</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1,44</b>	

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Ferrovie ramo Milano	114,32	25,63	59,40			29,29	
<b>TOTALE</b>		<b>114,32</b>	<b>25,63</b>	<b>59,40</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>29,29</b>	

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex <b>Circumvesuviana</b>	483,16	171,51	230,00	-	-	81,65	
	Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex <b>Circumflegrea</b> : completamento e risanamenti statico della vecchia galleria Camaldoli	26,40	12,35	-			14,05	
	Attrezzaggio linee isolate con un avanzato sottosistema CCS (controllo-comando e segnalamento) - <b>Cumana e Circumflegrea</b>	29,93	9,26				20,67	

	<b>Circumvesuviana circumflegrea -</b> Linee vesuviane e flegree- attrezzaggio SCMT - SSB incluso CAB radio GSM-R , intervento copertura GSM-R, fibra ottica e wifi	80,50	80,50				
	<b>Santa M. Capua Vetere - Piedimonte Matese e Ferrovia Napoli- Benevento- Cancello -</b> Attrezzaggio SCMT - SST con contestuale adeguamento degli impianti ACEI - PPLL e completamento dell' adeguamento alle norme di sicurezza ANSF della linea Benevento/Cancello e Piedimonte Matese/Santa Maria Capua a Vetere	65,63	55,63			10,00	
	<b>Linea Suburbana Napoli - Piedimonte Matese -</b> SOPPRESSIONE PP.LL. RETE FERROVIARIA EAV	30,00	30,00				
	<b>SVILUPPO TECNOLOGICO</b> Infrastruttura tecnologia ed apparecchiature per la completa digitalizzazione delle attività di comando e controllo degli impianti e della circolazione: Intelligent Traffic system ( <b>Intera Rete EAV</b> )	120,00		120,00			
	<b>Linea suburbana - SVILUPPO TECNOLOGICO</b> Adeguamento agli standard di sicurezza delle gallerie alle vigenti normative strutturali e prevenzione incendi	20,00		20,00			

Potenziamento ed ammodernamento della linea <b>Cancello - Benevento</b>	109,00				109,00		0,00
<b>Circumflegrea</b> - 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 ( <b>SMCV-Piedimonte</b> )	29,07				29,07		0,00
<b>Ammodernamento e potenziamento Ferrovia Cumana</b> ( arretramento stazione Torregaveta - Tratta Dazio-Gerolomini-Cantieri. Smantellamento linea storica - miglioramento dell'accessibilità delle stazioni)	81,00	41,50					39,50
Bretella tra <b>linea Cumana e Circumflegrea -Soccavo- Mostra:</b> tratta P.co San Paolo-Terracina OOCG Galleria e CV4	287,00	61,64				52,27	173,09
Adeguamento e messa in sicurezza TPL campano	60,00	60,00					0,00
Nodo Piazza Garibaldi	100,00	100,00					0,00
Accessibilità alla stazione di Afragola	80,00	80,00					0,00

	Interventi finalizzati all'aumento della capacità di trasporto della ferrovia Circumflegrea: Gallerie Vecchia e Nuova Vomero Completamento	90,75	25,00				50,75	15,00
	Ferrovia Cumana Impianto di sicurezza. Fornitura in opera di un apparato Centrale a Calcolatore Multistazione (ACCM) ed attrezzaggio con avanzato sistema CCS e SCMT Completamento	36,49	5,20				30,29	1,00
	Linea Circumflegrea. Opere di completamento VII intervento funzionale tratta Pisani Quarto Binario pari	58,72	15,00				40,15	3,57
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	EAV - RINNOVO TRENI TPL - linea metropolitana, linee vesuviane, linee flegree	176,20		176,20				0,00
<b>TOTALE</b>		<b>1993,85</b>	<b>777,59</b>	<b>546,20</b>	<b>0,00</b>	<b>138,07</b>	<b>299,83</b>	<b>232,16</b>

<b>PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA</b>								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
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
<b>TOTALE</b>		<b>23,00</b>	<b>23,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

<b>PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI ROMA</b>								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
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	715,02	447,71				267,31	
	Manutenzione straordinaria delle ferrovie regionali ex concesse	25,12	24,00				1,12	
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Acquisto nuovi treni -- 20 da adibire alla Ferrovia Roma Lido - 18 da adibire alla Ferrovia Roma Viterbo	325,05	128,90	153,00			43,15	
<b>TOTALE</b>		<b>1065,19</b>	<b>600,61</b>	<b>153,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>311,58</b>	

<b>PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA</b>								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
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	40,75	22,00				18,75	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
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Linea Adria Mestre - Acquisto di 3 convogli elettrici	21,67		21,67				0,00
<b>TOTALE</b>		<b>66,95</b>	<b>26,53</b>	<b>21,67</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>18,75</b>	<b>0,00</b>

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
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
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)	43,54	43,54					0,00
<b>TOTALE</b>		<b>399,13</b>	<b>95,53</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>140,50</b>	<b>163,10</b>	<b>0,00</b>

## **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; nella tabella seguente è riportato il dettaglio dei singoli interventi, per ogni programma e per ogni soggetto attuatore (Tabella A.I.7.1).

TABELLA A.I.7.1: PROGRAMMI E INTERVENTI DI SVILUPPO PORTUALI

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 €)
						(Mln €)	(Mln €)	(Mln €)	
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MACS	RAVENNA - Adeguamento banchine operative - 3° stralcio Lotti 1, 2, 3, 4	50	45			5	0
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAM	BRINDISI - Lavori di manutenzione e ammodernamento infrastrutture portuali della stazione navale della Marina Militare	15				15	0
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	18				11	7
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	40			42	90
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MLOc	SAVONA - Messa in sicurezza Torrente Segno	18				18	0
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	8		8			0

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)	42				42	0
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MTS	LIVORNO - Intervento di straordinaria manutenzione diga curvilinea	50					50
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MSOr	CATANIA - Ristrutturazione, consolidamento e adeguamento delle banchine e delle infrastrutture del porto nuovo	18					18
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MSOr	AUGUSTA - Manutenzione straordinaria del porto commerciale e della Nuova Darsena Servizi	24				2	22
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAS	VENEZIA - Conservazione architettonico e strutturale ad uso portuale dell'Edificio B "Edificio Sali e tabacchi" del compendio "ex Monopoli di Stato"	2				2	0
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAS	VENEZIA - Molo Sali - Opere di ripristino palancolato e completamento Banchina ad uso portuale	18	16				2
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MTMI	GIOIA TAURO - Lavori di Riqualificazione e ammodernamento dell'area del retroporto di Gioia Tauro	6				6	0
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)	12		7			5

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"	10		10		0	0
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		16			0
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	53			10	43	0
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOr	LA SPEZIA - Potenziamento di impianti ferroviari all'interno del porto commerciale	50				39	11
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOr	LA SPEZIA - Opere di completamento infrastruttura ferroviaria interna al porto mercantile	14	12				2
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTC	NAPOLI - Collegamenti stradali e ferroviari interni al sedime portuale	45				0	45
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	22			20		2
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	39				39	0

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					50
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"	27				24	3
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				24	0
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOc	GENOVA - Ammodernamento e prolungamento nuovo parco Rugna	16				16	0
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTCS	CIVITAVECCHIA - Interventi di riorganizzazione del sistema ferro	25				23	2
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	40	32			7	1
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	TRIESTE - Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo	199			180	19	0
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	33				7	26

3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	MONFALCONE - Adeguamento funzionale dell'infrastruttura ferroviaria afferente al porto di Monfalcone	32				2	30
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	19			12	2	5
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAS	VENEZIA - Nuovo ponte ferroviario su canale Ovest	30		0	8	20	2
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	0	0	0	0	56
4	Ultimo miglio stradale	MTC	SALERNO - Porta ovest I stralcio: realizzazione di un nuovo ramo di uscita autostradale, sistemazione dello svincolo autostradale zona cernicchiara, realizzazione di un nuovo collegamento (in galleria) tra autostrada e porto	197			10	187	0
4	Ultimo miglio stradale	MS	CAGLIARI - Strada di collegamento tra il terminal ro ro al porto ovest con svincoli sulla SS 195	8		8			0
4	Ultimo miglio stradale	MLOc	GENOVA - Programma straordinario interventi stradali prioritari in ambito portuale	178				178	0
4	Ultimo miglio stradale	MLOc	SAVONA - Nuova viabilità urbana in fregio Molo 8.44	20				20	0

4	Ultimo miglio stradale	MLOc	GENOVA - Riassetto accesso aree operative Porto di Genova Voltri	41				39	2
4	Ultimo miglio stradale	MAM	BARI - Realizzazione strada camionale di collegamento tra l'Autostrada A14 ed il porto di Bari	223	82			128	13
4	Ultimo miglio stradale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Viabilità principale rampe nord 2° lotto OO.SS.	102	69				33
4	Ultimo miglio stradale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Ponte di collegam. con antemurale	14			10	4	0
4	Ultimo miglio stradale	MTS	PIOMBINO - Strada di accesso al Porto ed alla città di Piombino SS 398 Tratto 2 Gagno	79				0	79
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		26			0
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)	104	40		20	24	20
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			110	0	31

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	36				36	0
5	Accessibilità marittima	MAC	PESCARA - Interventi di deviazione porto canale	92				52	40
5	Accessibilità marittima	MAC	ANCONA - Demolizione parziale dell'attuale molo nord con regolarizzazione dei relativi fondali	11				11	0
5	Accessibilità marittima	MAC	ANCONA - Approfondimento dei fondali della banchina 26 e delle altre banchine commerciali	22				12	12
5	Accessibilità marittima	MAC	ORTONA - Interventi di potenziamento ed ampliamento del porto di Ortona. 1° stralcio in attuazione al P.R.P. portuale	30	-			30	0
5	Accessibilità marittima	MAC	ORTONA - Interventi di potenziamento del porto	7				6	1
5	Accessibilità marittima	MTMI	GIOIA TAURO - Resezione delle banchine di ponente tratti G-H-I	110				20	90
5	Accessibilità marittima	MTMI	GIOIA TAURO - Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	110					110

5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Bonifica ed escavo dei fondali esterni al molo Fornelli Est	12				12	0
5	Accessibilità marittima	MLOr	LA SPEZIA - Dragaggio 3° bacino portuale nel porto mercantile e relativo canale di accesso	75					75
5	Accessibilità marittima	MLOr	MARINA DI CARRARA - Lavori di dragaggio del porto di Marina di Carrara	13					13
5	Accessibilità marittima	MTC	SALERNO - Prolungamento del Molo Manfredi	21		6	15		0
5	Accessibilità marittima	MTC	SALERNO - Dragaggio del Porto commerciale e del canale di ingresso – fase 2	65		25	40		0
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	48					48
5	Accessibilità marittima	MTC	NAPOLI - Prolungamento e rafforzamento della diga Duca D'Aosta	163		13	150		0
5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada - tratto di ponente	44			16	19	9

5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada - tratto di levante	60			20	31	9
5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Rifornimento delle opere di protezione dalla agitazione ondosa del porto di Taranto e della rada di Taranto	80				1	79
5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Dragaggio di bonifica e mantenimento dei fondali antistanti i moli del porto in rada	16				16	0
5	Accessibilità marittima	MS	CAGLIARI - Realizzazione darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi - 1° Fase	25					25
5	Accessibilità marittima	MS	PORTO TORRES - Lavori per il prolungamento dell'Antemurale di Ponente	62				36	26
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.	108					14
5	Accessibilità marittima	MLOc	VADO LIGURE - Nuova diga prima fase	87			45	42	0
5	Accessibilità marittima	MLOc	GENOVA - Nuova diga foranea - Fase A e Fase B	1.560	100		500	800	160

5	Accessibilità marittima	MLOc	GENOVA - Nuova Torre Piloti	24				24	0
5	Accessibilità marittima	MLOc	GENOVA - Dragaggi sampierdarena e porto passeggeri	9				9	0
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		39		4	0
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		19			0
5	Accessibilità marittima	MAM	BRINDISI - Completamento del banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 m slmm.	69			30		39
5	Accessibilità marittima	MAM	BARLETTA - Prolungamento di entrambi i moli foranei e approfondimento dei fondali secondo le previsioni del PRP	38	20			18	0
5	Accessibilità marittima	MSOc	TRAPANI - Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio	68			67	1	0
5	Accessibilità marittima	MSOc	PALERMO - Escavo dei fondali bacino Crispi 3 e connesso rifiorimento mantellata	39				33	5

5	Accessibilità marittima	MSOc	TERMINI IMERESE - Lavori di completamento del molo sottoflutto - I stralcio	22,1				22,1	0
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	17,5				17,5	0
5	Accessibilità marittima	MSOc	LICATA - Progetto di completamento della banchina di riva del Porto di Licata e dragaggio dello specchio acqueo antistante	35					35
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					40
5	Accessibilità marittima	MTCS	CIVITAVECCHIA - Prolungamento Banchina 13 II lotto (II lotto OO.SS.)	106			27	34	46
5	Accessibilità marittima	MTCS	CIVITAVECCHIA - Nuovo accesso al bacino storico (II lotto OO.SS.)	67			43	24	0
5	Accessibilità marittima	MTS	LIVORNO - Riprofilamento della banchina del canale di accesso nella zona Torre del Marzocco II Lotto	17,5				17,5	0
5	Accessibilità marittima	MTS	LIVORNO - Adeguamento al PRP delle strutture portuali limitrofe alla Stazione Marittima di Livorno lavori di resecazione delle banchine portuali	69					69

5	Accessibilità marittima	dello STRETTO	MILAZZO - Completamento banchine e pontili interni al bacino portuale ed escavazione fondali	26				26	0
5	Accessibilità marittima	MAO	TRIESTE - Interventi di ampliamento della radice del Molo VI del Punto Franco Nuovo	22	8			14	0
5	Accessibilità marittima	MAO	TRIESTE - Intervento di consolidamento della Diga Rizzo Sud del Porto di Trieste	15				2	13
5	Accessibilità marittima	MAS	VENEZIA e CHIOGGIA - Nuovo accordo quadro manutenzione canali Venezia e Chioggia	16				16	0
5	Accessibilità marittima	MSOr	AUGUSTA - Adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale - I° stralcio	39				30	9
5	Accessibilità marittima	MSOr	AUGUSTA - Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea braccio Sud - II stralcio	71					71
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAC	ANCONA - Banchinamento del fronte esterno del molo Clementino	40				22	18
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAC	SAN BENEDETTO D.T. - Vasca di colmata per sedimenti dragaggi	32	-			18	14

6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAC	PESARO - Vasca di colmata per sedimenti dragaggi	27	-			11	16
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAC	ORTONA - Intervento rifacimento molo Martello	6				4	2
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	NAPOLI - Interventi di riqualificazione dell'area monumentale. Nuovo terminal passeggeri alla calata Beverello	23	-			23	0
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	31			26		5
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	SALERNO - Consolidamento ed adeguamento funzionale di alcuni moli e banchine	54		14	40		0
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MTC	NAPOLI - Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante del molo Pisacane	21	0	0	0	21	0
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAM	MANFREDONIA - Ristrutturazione e rifunzionalizzazione molo alti fondali	121		41	80		0
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MLOr	LA SPEZIA - Interventi di manutenzione straordinaria di banchina Paita - 1^ e 2^ lotto	16				7	9

6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	PALERMO - Consolidamento molo sopraflutto Acquasanta	20			12	6	2
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	PALERMO - Completamento molo foraneo porto Arenella	22			19	3	0
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	TERMINI IMERESE - Piattaforma Logistica Intermodale - Infrastrutture per la logistica nautica da diporto molo sottoflutto	14		14			0
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	TERMINI IMERESE - Piattaforma Logistica Intermodale - Area tecnica a supporto della nautica da diporto	14		14			0
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOc	TERMINI IMERESE - Piattaforma Logistica Intermodale - Rafforzamento terminal contenitor	8		8			0
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		4		2	0
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	dello STRETTO	REGGIO CALABRIA - Lavori di adeguamento e risanamento banchina Margottini	11		7		4	0
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	dello STRETTO	AdSP dello Stretto - Interventi di continuità territoriale dello Stretto di Messina	37				37	0

6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOr	CATANIA - Consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea, rafforzamento e potenziamento della testata	75			70		5
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	26			24		2
7	Efficientamento energetico e ambientale	MACS	ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE - Ravenna – Cold Ironing	42		42		0	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAC	ADSP DEL MAR ADRIATICO CENTRALE - Ancona, Ortona, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto – Cold ironing	14		6	8		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTMI	ADSP DEI MARI TIRRENO E IONIO MERIDIONALE - Gioia Tauro - Cold Ironing Ro Ro	3		1	2		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTMI	PORTO DI GIOIA TAURO - Elettrificazione delle banchine di levante tratti A, B, C, D1 E Alti fondali	120		59	7		54
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	22		9	12	1	0
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	15					15

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	2,6		1,9			0,7
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	0,6		0,4		0,2	0
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	2		2			0
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	1,4		1,4			0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	NAPOLI – Progetto Cold Ironing	35			25		10
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	SALERNO – Progetto Cold Ironing	18			15		3
7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Realizzazione di un impianto di cold ironing presso le banchine pubbliche del porto di Taranto	35			35		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Realizzazione di un impianto di cold ironing presso il Molo Polisettoriale in concessione ad SCCT nel porto di Taranto	12			12		0

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			8		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MS	ADSP DEL MARE DI SARDEGNA -Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, S. Teresa di Gallura, Portovesme – Cold Ironing	103			71		32
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	ADSP MAR LIGURE OCCIDENTALE - Genova - Cold Ironing	22	20			2	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	ADSP MAR LIGURE OCCIDENTALE - Savona - Cold Ironing	11	10			1	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAM	ADSP DEL MAR ADRIATICO MERIDIONALE -Bari, Brindisi – Cold Ironing	34				22	12
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAM	PORTO DI TERMOLI. Elettrificazione delle banchine, molo traghetti, pesca e FF.AA.	6			6		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOc	PALERMO - Nuovo impianto elettrico e illuminazione portuale - Cold ironing	34			32		2
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOc	TRAPANI - Intervento Green Port - Cold ironing	6,5			6	0,5	0

7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOc	TERMINI IMERESE - Nuovo Impianto elettrico e illuminazione portuale - Cold ironing	6,3			6	0,3	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOc	PORTO EMPEDOCLE - Nuovo Impianto elettrico e illuminazione portuale - Cold ironing	4			3	1	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTCS	CIVITAVECCHIA – Progetto Cold Ironing	86			80		6
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	LIVORNO – Progetto Cold ironing - Impianto dedicato a navi porta container	21,58			21,58		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	LIVORNO - Progetto Cold ironing - Area porto passeggeri	33,42			33,42		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PIOMBINO – Progetto di Cold ironing	12,6			12,6		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PORTOFERRAIO – Progetto di Cold ironing	13,4			13,4		0
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		2			15

7	Efficientamento energetico e ambientale	dello STRETTO	ADSP DELLO STRETTO - Messina, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni - Progetto STRETTO GREEN - Cold ironing	53			20	3	30
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAO	ADSP DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE – Trieste, Monfalcone - Cold Ironing	41		11	30		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOr	AUGUSTA – Progetto Cold Ironing	33			33		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOr	CATANIA – Progetto Cold Ironing	57			57		0
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	42				42	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAS	ADSP DEL MAR ADRIATICO SETTENTRIONALE – Venezia e Marghera- Cold Ironing	120			90		30
7	Efficientamento energetico e ambientale	MACS	Green Ports - Progetto “Zero Immissioni”	49		10		39	4
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		13			29

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	2,2		0,8			1,4
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	4,9		2,45			2,45
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)	5				5	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	NAPOLI - Piano di efficientamento energetico del porto con utilizzo di fonti alternative	18					18
7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Monitoraggio ambientale integrato dell'area portuale di Taranto	14				9	5
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	GENOVA E SAVONA - Alimentazione e ricarica dei mezzi elettrici	2		2			0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	SAVONA - Impianti fotovoltaici - Lotto 1 e 2	11		11			0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	SAVONA - Port Grid e accumuli	14		14		0	0

7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	GENOVA - Impianti fotovoltaici FV - Porto commerciale Levante e Porto industriale Levante	6		6			0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PIOMBINO-Progetto di mitigazione ambientale del Waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino - Green Energy impianto fotovoltaico porto di Piombino	8					8
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOr	MARINA DI CARRARA - Waterfront (Ambiti 1, 2 e 4)	59			10	23	26
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOr	LA SPEZIA - Nuova stazione marittima passeggeri nel primo bacino portuale	43				43	0
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	25	20				5
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MTC	NAPOLI - Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e di imbarco passeggeri alla calata Beverello	13				8	5
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MI	TARANTO - Riqualificazione del waterfront porto - città	56				10	46

8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	GENOVA - Waterfront di Levante	10				10	0
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	GENOVA - Mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Prà lato sud aumento	15				15	0
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MACS	RAVENNA - Opere di urbanizzazione del terminal crociere - 1° e 2° stralcio	13				13	0
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).	268,5				157	111,5
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MSOc	PALERMO - Stazione marittima: rifunzionalizzazione e restyling	29				24	5
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	65					65
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MAM	PORTO DI BARI. LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UN TERMINAL PASSEGGERI SULLA BANCHINA 10.	13				4	9
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	40				0

9	Attività industriali nei porti	MTMI	GIOIA TAURO - Realizzazione capannone industriale nella Zona Franca ex Isotta Fraschini	17				17	0
9	Attività industriali nei porti	MTMI	GIOIA TAURO - Bacino di carenaggio - impianto industriale	100				0	100
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				34	0
9	Attività industriali nei porti	MTC	NAPOLI - Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella	30					30
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	177				177	0
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	434				434	0
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Riqualficazione Hennebique	133				133	0
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Nuovo accosto Calata olii minerali	19				19	0

9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Ridislocazione depositi costieri di Carmagnani/Superba	30				30	0
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Ristrutturazione della logistica portuale destinata alla funzione peschereccia	8		8		0	0
9	Attività industriali nei porti	MS	Porto Cocciani - lavori di realizzazione di un piazzale nell'area sterrata presso il porto Cocciani	12				0	12
9	Attività industriali nei porti	MSOc	PALERMO - Messa in sicurezza del Bacino di carenaggio da 150.000 TPL - Lavori e progettazione - Il Lotto Funzionale	130	81	35		14	0
9	Attività industriali nei porti	MSOc	PALERMO - Messa in sicurezza del Bacino di carenaggio da 150.000 TPL - Lavori e progettazione - I Lotto Funzionale	53				53	0
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	298				280	18
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	RAVENNA - Adeguamento banchine operative - 4° stralcio	115					115
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	RAVENNA - Completamento area Porto Carni	34				28	6

10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	RAVENNA - Sviluppo area logistica L2	80				0	80
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				37	0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAC	ORTONA - Approfondimento dei fondali mediante dragaggio e consolidamento della banchina di riva	13		13			0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOr	LA SPEZIA - Piazzale e banchina Canaletto	108				108	0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOr	LA SPEZIA - Realizzazione ed elettrificazione del nuovo Molo crociere nel 1° bacino portuale della Spezia	71			30	9	32
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOr	LA SPEZIA - Piazzale e banchina Terminal del Golfo	11				11	0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTC	NAPOLI - Completamento della darsena di Levante	23		3	20		0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MI	TARANTO - Molo Polisettoriale: interventi per il dragaggio di 2,3 Mm3 di sedimenti	83				83	0

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					20
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	338		38	99	1	196
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	20	14			0	6
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MSOr	CATANIA - Lavori di allargamento banchine interne del molo foraneo tra la radice ed il pennello est	12	0				12
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Ampliamento Terminal Contenitori Ponti Ronco e Canepa	63				63	0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo per intervento accordo sostitutivo lotto 1	10				10	0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Interventi infrastrutturali sulle aree delle riparazioni navali	45				27	17
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)	82				32	50

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	39				36	3
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Primo Lotto Funzionale (II stralcio): Banchinamento Darsena Servizi	36				36	0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTCS	FIUMICINO - Porto commerciale (PRP) 1° lotto funzionale (1 stralcio) e navigazione del Tevere	71	30			26	15
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTS	LIVORNO - Darsena Europa	685	200			355	130
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				0	30
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			60	0	0
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			45		10
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	101			101		0

10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Completamento del banchinamento del terminal Ro-Ro Noghère per ulteriori 400m di banchina	82					82
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Sviluppo Molo VIII - Fase 1 (Partenariato Pubblico Privato)	316				316	0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAS	VENEZIA - Montesyndial - Nuovo terminal Container	428			35	246	147
<b>Totale</b>				<b>13.175,10</b>	<b>879,00</b>	<b>471,95</b>	<b>2.643,00</b>	<b>5.606,10</b>	<b>3.379,05</b>

## **A.I.8 LO SVILUPPO AEROPORTUALE**

### **Interventi in corso e programmati**

La favorevole posizione geografica dell'Italia la colloca nel baricentro geometrico delle rotte aeree mondiali pertanto, cogliendo le opportunità che l'evoluzione dell'economia globale porterà nei prossimi anni, il sistema Paese deve prepararsi per porsi sulle nuove frontiere.

Alla luce di ciò il sistema aeroportuale deve essere fortemente dinamico e più in dettaglio, l'intero settore del trasporto aereo è chiamato a dare risposte alle seguenti quattro tematiche:

1. la capacità di resilienza e crescita a fronte di scenari futuri che possano impattare in maniera significativa sul settore;
2. la sfida della sostenibilità, ambientale, sociale ed economica;
3. l'evoluzione tecnologica, con l'accelerazione dei processi di digitalizzazione;
4. la piena integrazione funzionale rispetto al territorio e al network dei trasporti, in una logica intermodale tesa anche a ridurre le differenze tra zone del Paese con differenti livelli di accessibilità ai servizi di trasporto.

In tale ottica si sta finalizzando il nuovo Piano Nazionale Aeroporti, quale documento di indirizzo politico e tecnico di riferimento della pianificazione strategica del settore con orizzonte temporale al 2035, ridisegnando il perimetro d'interesse dell'aviazione civile in un percorso di riconciliazione del trasporto aereo con la tutela dell'ambiente. Il Piano, sviluppato sull'obiettivo di razionalizzare il network aeroportuale esistente, non promuove in linea generale la realizzazione ex novo di infrastrutture aeroportuali, a meno di una analisi critica dello sviluppo che mostri gli evidenti benefici ambientali e sociali, puntando, invece, sulla ottimizzazione delle capacità infrastrutturali ed operative e sul rinnovamento/adequamento delle infrastrutture divenute obsolete.

Nel 2026 il nuovo Piano redatto da ENAC, a seguito dell'approvazione tecnica da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sarà sottoposto, per essere reso vigente con l'emanazione del Decreto del Presidente della Repubblica, alla seconda fase della Valutazione Ambientale Strategica presso il MASE e alla Conferenza di Intesa Stato-Regioni da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Per rispondere a quanto sopra, gli aeroporti effettuano investimenti per adeguare le infrastrutture e consentire la transizione al nuovo network aeroportuale allineato con le indicazioni del Piano.

Nel seguito è riportata la tabella dei principali interventi previsti negli strumenti di programmazione approvati dall'ENAC che sono in corso di realizzazione o i cui lavori si avvieranno nell'anno in corso.

In particolare, la tabella riporta, per ogni aeroporto, le opere che una volta entrate in esercizio determineranno un aumento di capacità dei terminal passeggeri e delle infrastrutture di volo, nonché un aumento dei livelli di servizio offerti ai passeggeri. Sono stati, inoltre, considerati gli interventi che concorreranno alla decarbonizzazione delle infrastrutture aeroportuali, alla digitalizzazione dei servizi aeroportuali, sia a diretto beneficio del passeggero che per la gestione di un sistema complesso come quello aeroportuale.

In linea con le indicazioni del Piano sono stati inoltre riportati anche gli interventi volti ad assicurare un'adeguata ed efficiente intermodalità tra trasporto aereo e gli altri sistemi di trasporto. L'aumento della capacità deve infatti essere accompagnato

da uno sviluppo sostenibile e resiliente che metta in connessione l'aeroporto con il territorio attraverso un'adeguata accessibilità.

Per ogni aeroporto è riportato sia l'importo di spesa previsto per la sola annualità 2026 che l'investimento complessivo delle opere la cui realizzazione è prevista su più annualità, considerando sia l'investimento previsto nei successivi anni, che l'importo previsto negli anni precedenti per gli interventi avviati prima del 2026 e ancora in corso di esecuzione.

<b>TABELLA A.I.8.1: INTERVENTI DI SVILUPPO AEROPORTUALI</b>					
<b>d</b>	<b>Denominazione</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Costo interventi annualità 2026 (mln €)</b>	<b>Costo totale interventi (mln €)</b>	<b>Finanziamento con tariffa (SI/NO)</b>
	Aeroporto di Bergamo	Adeguamento terminal, infrastrutture di volo, viabilità e parcheggi	10	63	SI
	Aeroporto di Bologna	Ampliamento Terminal	42	191	SI
	Aeroporto di Brindisi	Adeguamento del sistema di smistamento bagagli	7	13	SI
	Aeroporto di Catania	Taxiway e Apron Cargo, Apron Ovest, Interventi Terminal Schengen e E.S., Nuovo Terminal	30	417	SI
	Aeroporto Lamezia Terme	Sviluppo aerostazione passeggeri	30	75	SI al 50% (restante finanziamento pubblico)
	Aeroporto di Milano Linate	Riqualifica infrastrutture di volo, terminal, interventi per la sostenibilità e la qualità dei servizi	12	70	SI
	Aeroporto di Milano Malpensa	Terminal 1: Ampliamento verso nord T1XL; riqualifica pista, viabilità, infrastrutture cargo e parcheggi ed interventi per la sostenibilità	135	520	SI
	Aeroporto di Napoli	Ampliamento arrivi airside e aree imbarchi, riqualifica pista	4	44	SI
	Aeroporto di Pisa	Ampliamento terminal passeggeri area est	26	86	SI
0	Aeroporto di Reggio Calabria	Adeguamento, riqualifica e ampliamento dell'aerostazione passeggeri	6	21	SI al 17,5% (restante finanziamento pubblico)
1	Aeroporto di Roma Fiumicino	Interventi di potenziamento delle aree terminali e adeguamento delle infrastrutture di volo esistenti	210	1.500	SI

2	Aeroporto di Salerno	Nuovo terminal aviazione commerciale e nuovo terminal aviazione generale	29	72	No (finanziamento pubblico)
3	Aeroporto di Torino	Ampliamento Aree Imbarco, Nuova area parcheggio	4,5	6,5	SI
4	Aeroporto di Venezia	Adeguamento Piazzali Nord; Ampliamento Terminal (2A-2B); Collegamento RFI-Terminal	71	319	SI
5	Aeroporto di Verona Villafranca	Terminal area arrivi Schengen	1	7	SI

A supporto della capacità degli aeroporti commerciali si stanno attuando importanti programmi di investimenti volti a valorizzare e potenziare anche patrimonio di scali minori demaniali creando aeroporti innovativi, sostenibili e interconnessi con il territorio, che permetteranno di scoprire le opportunità di investimento legate allo sviluppo del nostro territorio.

Parallelamente, nell'ottica di supportare l'implementazione dei livelli di connettività del territorio, stanno assumendo rilievo il meccanismo degli incentivi e dell'imposizione di oneri di servizio pubblico (OSP) sui servizi aerei di linea.

Tutto quanto sopra al fine di supportare lo sviluppo del trasporto aereo in un mercato sempre più competitivo in quanto un'eventuale perdita di attrattività del sistema aeroportuale italiano potrebbe avere importanti risvolti negativi, che non si possono ignorare: chiusura di rotte, riduzione delle frequenze e dei livelli di connettività del Paese, minor crescita dell'economia locale e di conseguenza nazionale, perdita di posti di lavoro, traffico minore e/o maggiormente incerto.

## A.I.9 GLI INTERPORTI

### Interventi in corso e programmati

Di seguito sono elencati gli investimenti finanziati attraverso il Fondo per gli investimenti e lo sviluppo delle infrastrutture del Paese (art. 1, comma 140, della Legge n. 232/2016) mirati a migliorare l'accessibilità, la sostenibilità, l'efficienza energetica e a eliminare i colli di bottiglia. Ulteriori fondi, destinati alla misura M3C2-I.2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" del Pnrr, sub-investimento 2.1.2 "Rete dei porti e interporti", sono stati stanziati con il Bando Pubblico MIT (prot.11 del 23 febbraio 2024) e assegnate agli interporti di rilevanza nazionale.

**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 E RISORSE PNRR MISURA M3C2-I.2.1 "DIGITALIZZAZIONE DELLA CATENA LOGISTICA" – SUB INVESTIMENTO 2.1.2 "RETE DEI PORTI E INTERPORTI"**

<b>Interporto</b>	<b>D.M. 519/2020</b>	<b>D.M. 248/2023</b>	<b>Bando MIT n. prot 11/2024</b>
Bari - Interporto Regionale della Puglia Spa	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Bologna - Interporto Bologna Spa	€ 4.314.562,93	€ 1.000.000,00	€ 841.498,00
Cervignano - Interporto di Cervignano del Friuli Spa	€ 1.909.817,91	€ 704.834,00	€ 66.850,00
Jesi - Interporto Marche Spa	€ 799.036,83	0,00	€ 402.500,00
Livorno - Interporto Toscano A. Vespucci Spa	€ 3.114.224,23	€ 900.000,00	€ 379.498,50
Marcianise - Interporto Sud Europa Spa	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Novara - Centro Interportuale Merci Spa	€ 2.472.620,87	0,00	€ 412.248,00
Orte - Interporto Centro Italia Orte Spa	€ 3.546.816,60	€ 0,00	€ 115.250,00
Padova - Interporto Padova Spa	€ 4.494.336,38	€ 1.000.000,00	€ 3.225.400,00
Parma - CE.P.I.M. Interporto di Parma Spa	€ 4.494.336,38	€ 740.000,00	€ 685.000,00
Nola - Interporto Campano Spa	€ 0,00	€ 882.536,00	€ 450.494,00
Portogruaro - Portogruaro Interporto Spa	€ 2.025.105,84	€ 1.000.000,00	€ 307.500,00
Rovigo - Interporto di Rovigo Spa	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Prato - Interporto della Toscana Centrale Spa	€ 1.768.663,27	€ 0,00	€ 548.222,00
Torino - Società Interporto Torino Spa	€ 1.690.769,35	€ 1.000.000,00	€ 609.749,00
Venezia - Interporto Rivers Venezia srl	€ 0,00	€ 0,00	€ 507.868,00
Trento - Interbrennero Spa	€ 4.295.530,36	€ 0,00	€ 117.149,00
Verona - Interporto Quadrante Europa - Consorzio ZAI	€ 3.465.557,17	€ 1.000.000,00	€ 632.250,00
Trieste – Interporto di Trieste	€ 0,00	€ 0,00	€ 347.500,00
Pescara – Interporto di Pescara	€ 0,00	€ 0,00	€ 324.448,00
<b>Totale</b>	<b>€ 38.391.378,12</b>	<b>€ 8.227.370,00</b>	<b>€ 9.973.424,50</b>

## 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 € per ciascuna delle ciclovie nazionali, ad esclusione della ciclovia GRAB a cui era stato assegnato l'importo di 14,00 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 per progetti in essere, assegnati alle Regioni e alla Provincia Autonoma di Trento.

A seguito della decisione del Consiglio UE dell'8 dicembre 2023, che ha stabilito una riduzione del target chilometrico, da 1.235 km a 746 km, l'importo complessivo delle risorse destinate alle ciclovie turistiche nell'ambito del PNRR è stato aggiornato ad euro 266.572.404,20.

Al fine di recepire la citata decisione è stato emanato il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della cultura e il Ministro del turismo, 30 agosto 2024, n. 221, di modifica del DM 12/01/2022, n. 4, con il quale sono stati rimodulati gli obiettivi chilometrici e ripartite le risorse assegnate, di cui euro 250.000.000,00 fondi UE ed euro 16.572.404,20 fondi statali a legislazione vigente; a tali importi sono state aggiunte le risorse già erogate a titolo di anticipazione, ai sensi del decreto ministeriale n. 4 del 2022, pari ad euro 55.481.654,21.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della cultura e il Ministro del turismo, 30 agosto 2024, n. 222, sono state ripartite le risorse a legislazione vigente finalizzate al finanziamento degli interventi di ciclovie turistiche stralciati dal PNRR. L'importo complessivo del finanziamento è pari ad euro 93.634.049,42, di cui euro 66.134.049,42 quali risorse statali già previste nel DM n. 4/2022 ed ulteriori euro 27.500.000,00 assegnati alla Regione Marche; a tali importi sono state aggiunte le risorse già erogate a titolo di anticipazione, ai sensi del decreto n. 4 del 2022, pari ad euro 11.811.892,17.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2024, n. 257, adottato a seguito di impegno formale assunto nella seduta della Conferenza Stato-Regioni in data 27 giugno 2024, sono state assegnate le risorse complessive di euro 33.400.000,00, in favore della Provincia Autonoma di Bolzano e della Regione Umbria, per la realizzazione di ciclovie interconnesse, a valere sui fondi destinati alla mobilità ciclistica.

A seguito della rimodulazione del PNRR approvata dal Consiglio dell'Unione Europea in data 27 novembre 2025, che ha ridefinito ulteriormente il target chilometrico a 696 km, il Ministero ha avviato le azioni atte a recepire - a sostituzione del decreto interministeriale 30 agosto 2024, n. 221 - le modificazioni apportate per la misura in argomento, inclusa la rimodulazione del Decreto di ripartizione delle risorse PNRR, ai fini del soddisfacente raggiungimento degli obiettivi assegnati.







È possibile scaricare il  
**DOCUMENTO DI FINANZA PUBBLICA 2026**  
dai siti Internet

[www.mef.gov.it](http://www.mef.gov.it) • [www.dt.tesoro.it](http://www.dt.tesoro.it) • [www.rgs.mef.gov.it](http://www.rgs.mef.gov.it)