

prioritari definiti in “Connettere l’Italia”, sono stati individuati alcuni grandi interventi, ritenuti veri e propri “*game changers*” della portualità nazionale e che, in funzione della maturità progettuale raggiunta, sono stati inseriti come invariati, ovvero come fabbisogni prioritari del sistema portuale nazionale. Si è provveduto, infine, ad integrare il set di fabbisogni da soddisfare tramite una rilevazione diretta presso le singole AdSP ed analizzando ed ordinando i fabbisogni rilevati in base al loro grado di coerenza rispetto ai documenti di pianificazione della AdSP stesse e/o con altri documenti di pianificazione, con gli Obiettivi e le Azioni enunciate nel Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica nonché con le già citate strategie e programmi portuali previsti negli Allegati Infrastrutture al DEF 2016 e 2017.

Il quadro che ne deriva, al netto degli interventi con OGV, è caratterizzato da proposte programmatiche articolate sulla base dei seguenti programmi trasversali, già definiti nell’Allegato Infrastrutture al DEF 2017:

- **manutenzione del patrimonio pubblico demaniale:** il programma prevede di intervenire su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale al fine di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale;
- **digitalizzazione della logistica e ICT:** il programma di digitalizzazione della logistica e di promozione di applicazioni ICT nei porti italiani si inserisce nell’ambito delle azioni già intraprese negli ultimi due anni, con il preclearing in esercizio in 16 porti italiani e 19 fast corridor operativi, e con risultati eccellenti in termini di efficientamento della catena logistica. In parallelo, si sono fatti passi avanti nella implementazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli e della Piattaforma Logistica Nazionale, e nel perseguimento di un approccio olistico ai Port Community Systems. Il modello integrato PMIS-PCS-AIDA-PLN/preclearing+fast corridors va prioritariamente esteso a tutti i porti core e comprehensive italiani;
- **ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti<sup>7</sup>:** il programma prevede di completare la “cura del ferro” identificando le iniziative infrastrutturali più idonee ad ottimizzare l’accessibilità ferroviaria dei porti italiani, nel rispetto della vocazione e della *catchment area* di ciascun porto. Come descritto in precedenza, sia pure con le dovute attenzioni da riservare al cluster Nord Adriatico ed a situazioni locali specifiche, in Italia l’attenzione principale non va posta sulle infrastrutture lato mare, almeno non per quanto concerne l’incremento di capacità di movimentazione e gli adeguamenti necessari per accogliere le portacontainer di ultimissima generazione, ma nella implementazione di condizioni competitive, efficaci ed efficienti per l’inoltro terrestre dei container, in primo luogo tramite ferrovia. Si tratta quindi di pianificare un sistema di interventi coordinati che, agendo anche sulla semplificazione e snellimento delle regole e della gestione dei vari anelli della catena - terminalizzazione, manovra, trazione - nonché su un sistema di incentivi certi, duraturi e proporzionati, consentano di sviluppare porto per

<sup>7</sup> Gli interventi ferroviari di accessibilità portuale sono stati distinti tra ciò che è relativo al sedime portuale e ciò che gli è esterno: nel primo caso viene riportato nel capitolo relativo ai porti, nel secondo caso nel capitolo relativo alle ferrovie se riconducibile ad un intervento già presente nel CdP - I con RFI, altrimenti, se riconducibile ad un generico fabbisogno, viene riportato ancora nella sezione porti.

porto e relazione per relazione, servizi intermodali rapidi, economici ed affidabili. Gli interventi sono, in particolare, differenziati tra “ultimo” miglio, se ricadenti nel sedime dei porti, e “penultimo” miglio, se relativi alla competenza del gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale. Di particolare rilievo risultano gli interventi relativi ai nodi di Genova (Campasso e Voltri), La Spezia (potenziamento impianti in porto e collegamento Santo Stefano Magra), Livorno (scavalco linea Tirrenica e nuovo piano del ferro), Napoli (terminal ferroviario e connessione alla rete nazionale), Gioia Tauro (nuovo terminal intermodale); Taranto (collegamento Stazione Cagioni - Molo Polisettoriale e Trieste (Stazione Campo Marzio e miglioramento complessivo dell’accessibilità ferroviaria del nodo);

- **ultimo miglio stradale:** il programma prevede la risoluzione di criticità strutturali nell’accessibilità stradale di alcuni porti italiani, al fine di ottimizzare la loro penetrazione di mercato nelle *catchment area* di riferimento. Particolare valenza strategica va attribuita all’intervento di connessione stradale di Piombino ed ai fabbisogni espressi da Bari (cosiddetta “Camionale”);
- **accessibilità marittima:** programma di interventi per migliorare l’accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre. Di particolare rilievo per il perseguimento degli obiettivi del PSNPL, risultano: a Genova l’adeguamento delle opere di protezione a mare per il passaggio delle portacontainer di ultima generazione; a Venezia l’adeguamento dell’accessibilità marittima in Laguna per accogliere in sicurezza ed in modo sostenibile le grandi navi da crociera; a Ravenna con l’approfondimento dei fondali connesso al progetto “Hub Portuale di Ravenna”;
- **efficientamento energetico ed ambientale:** il programma prevede l’individuazione di un cruscotto di progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani. D’altra parte, il PSNPL individua - con l’Azione 7.1 “Misure per l’efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti” - una serie di misure nella direzione dei green ports ipotizzando in particolare l’emanazione di un Decreto Legge che introduca l’obbligo di redazione dei Piani Energetici e Ambientali da parte delle AdSP e la costituzione di un fondo nazionale GREENPORTS di cofinanziamento iniziative coerenti con i PEA dei Porti da assegnare sulla base di criteri di priorità e premialità. Attualmente in Italia le tematiche relative all’efficientamento, al consumo energetico e all’innovazione tecnologica applicata alla riduzione delle emissioni inquinanti non sono particolarmente presenti nel panorama della portualità nazionale; specifici interventi per il rifornimento elettrico delle navi in sosta, per la riduzione della produzione di inquinanti, per la pulizia dei fondali o per il contenimento dei costi energetici, ad esempio, sono il risultato di azioni sperimentali ed iniziative sporadiche, spesso maturate nell’alveo dei fondi a gestione diretta UE, piuttosto che di scelte coordinate tra loro e coerenti ad una cornice strategica ed operativa definita a livello centrale;
- **waterfront e servizi croceristici e passeggeri:** il programma prevede una serie di interventi a tappeto per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare terminal crociere laddove necessari, e intervenire sul rapporto

porto-città attraverso progetti di valorizzazione dei waterfront urbani. Di particolare rilievo risultano gli interventi previsti a Napoli per quanto concerne waterfront e traffico passeggeri al Molo Beverello, ed a Venezia per quanto riguarda i servizi crocieristici;

- **attività industriali nei porti:** il programma prevede interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali a valore aggiunto nei porti;
- **aumento selettivo della capacità portuale:** il programma prevede, laddove necessario in coerenza con la visione strategica delineata in precedenza, un aumento selettivo della capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container. Al netto degli interventi già in realizzazione, in particolare quelli a Vado ed a Genova, risultano di particolare rilievo strategico: la realizzazione della Darsena Europa a Livorno, già sottoposta a *project review*; gli ampliamenti e la nuova Piattaforma Logistica a Trieste.

### **Sistema Interportuale e dei terminali ferroviari *Inland***

Come rilevato nell'ambito del già citato *Discussion Paper* sul rilancio del trasporto ferroviario delle merci, e ribadito nei successivi tavoli di lavoro coordinati dal MIT per la definizione delle *Azioni per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci*, le criticità del sistema dei nodi ferroviari interportuali e degli *inland terminal* sono riconducibili a deficit di capacità solo in pochi selezionati casi. Pertanto, gli investimenti in nuovi terminali sono pochi, per lo più localizzati nel Nord del Paese, e già programmati nell'ambito degli accordi Italo-Svizzeri e coerentemente con le previsioni di crescita connesse al progetto *Alptransit*. Vi sono inoltre alcuni ampliamenti già previsti di terminali prossimi alla congestione e/o interessati da sicuri futuri incrementi di domanda per effetto di altri grandi progetti sui valichi alpini (si veda il capitolo relativo alle infrastrutture ferroviarie "di linea").

La criticità più diffusa riguarda invece i cosiddetti ultimo e penultimo miglio, adottando la stessa definizione introdotta per i porti, in particolare rispetto alla possibilità di accogliere treni di lunghezza standard ed alla scarsa fluidità delle operazioni di manovra primaria e secondaria. Tali criticità, di volta in volta ed a seconda della realtà locale, si tradurranno in uno o più dei seguenti fabbisogni: adeguamento dei fasci di arrivo/partenza, presa/consegna e carico/scarico agli standard europei e secondo tempistiche coerenti con l'upgrade delle linee afferenti al nodo; elettrificazione di raccordi e/o binari di presa/consegna; interventi sul segnalamento per velocizzare la manovra.

Non mancano, infine, casi di criticità che pregiudicano lo svolgimento di specifiche tipologie di traffico, quali ad esempio le merci pericolose, che, per poter essere svolto, deve ottemperare requisiti ben precisi. Criticità e fabbisogni si traducono, pertanto, in un programma di ultimo/penultimo miglio declinato secondo le seguenti quattro tipologie di intervento:

- elettrificazione;
- fluidificazione/velocizzazione delle operazioni di manovra;
- incremento di capacità/modulo/potenzialità di impianto;
- adeguamento nuovi traffici (es. merci pericolose).

Il gestore dell'infrastruttura nazionale appare il naturale candidato a supportare il MIT nella definizione del progetto di fattibilità di tale programma.

**FOCUS**
**Le Aree Logistiche Integrate (ALI)**

Nell'ambito dei progetti già ultimati, o in via di completamento, per la realizzazione delle Aree logistiche integrate (ALI) previste dal PON Infrastrutture e reti 2014-2020, sono già stati definiti in base ad "accordi di adesione" fra MIT, Regioni, Città Metropolitane, Autorità portuali, FS e Agenzia per la coesione i programmi per opere ferroviarie e portuali per le ALI della Campania, di Puglia e Basilicata, Calabria e Sicilia Nord Occidentale, mentre è in via di definizione il progetto dell'ALI della Sicilia Sud Orientale. I progetti selezionati nei suddetti programmi concorrono alla realizzazione - lungo i corridoi europei TEN-T che toccano le regioni del Mezzogiorno - di sistemi logistici integrati su scala regionale o interregionale che puntano a collegare, in qualche caso in logiche di "ultimo miglio", Interporti, Piattaforme logistiche e aree portuali core, già esistenti e operative da anni, come ad esempio gli Interporti di Nola e Marcanise in Campania, l'Interporto regionale della Puglia a Bari, le Piattaforma logistiche di Foggia e Taranto - quest'ultima localizzata nell'area portuale cittadina - e il porto hub di Gioia Tauro con lo snodo di Taranto e la linea ferroviaria adriatica

**INTERVENTI PRIORITARI INVARIANTI – MODALITÀ: PORTI**

Id	Denominazione	Descrizione	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	<b>Porto di Venezia</b> - Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori relativi alle strutture di marginamento previsti per la messa in sicurezza di un tratto della sponda Ovest del canale industriale Ovest a Porto Margherita	10,00	10,00	0,00
		<b>Porto di Taranto</b> - Ricostruzione dell'impalcato in c.a.p. della testata inagibile del Molo San Cataldo	18,80	18,80	0,00
		<b>Porto di Taranto</b> - Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo polisettoriale	15,00	15,00	0,00
2	Digitalizzazione della logistica e ICT		-	-	-
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	<b>Porto di Gioia Tauro</b> - Nuovo Terminal Intermodale del porto di Gioia Tauro	40,00	40,00	0,00
		<b>Porto di Napoli</b> - Nuovo scalo ferroviario portuale con apparato per la centralizzazione del traffico, nuovo terminal intermodale a servizio del terminal container di Darsena di Levante e collegamento con stazione portuale	15,94	15,94	0,00
		<b>Porto di La Spezia</b> - Potenziamento di impianti ferroviari di La Spezia Marittima all'interno del porto commerciale secondo il P.R.P	38,98	38,98	0,00
4	Ultimo miglio stradale	<b>Porto di Piombino</b> - Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per il rilancio e la competitività industriale e portuale del porto di Piombino: Nuova strada di accesso al porto di Piombino (stralcio SS398 svincolo Terre Rosse)	13,70	13,70	0,00
		<b>Porto di Salerno</b> - Salerno Porta Ovest I stralcio Lotto 2	139,00	139,00	0,00
		<b>Porto di Gioia Tauro</b> - Completamento e sviluppo del comparto Nord - Viabilità	20,00	20,00	0,00
		<b>Porto di Vado Ligure</b> - Piattaforma multipurpose: realizzazione del collegamento stradale con viabilità retroportuale, con corsie separate per i flussi da/per nuovo varco doganale e da/per piastra di scambio ferroviario	25,00	25,00	0,00

<b>INTERVENTI PRIORITARI INVARIANTI (SEGUE) – MODALITÀ: PORTI</b>					
<b>Id</b>	<b>Denominazione</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Costo intervento (mln €)</b>	<b>Finanziamenti statali definiti (mln €)</b>	<b>Fabbisogno residuo (mln €)</b>
5	Accessibilità marittima	<b>Porto di Augusta</b> - Adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale - I° stralcio	29,30	29,30	0,00
		<b>Porto di Gaeta</b> - Opere di completamento Porto Commerciale di Gaeta	33,08	33,08	0,00
		<b>Porto di La Spezia</b> - Dragaggio e bonifica dei fondali esterni al Molo Fornelli est alla quota di - 15 metri	13,90	13,90	0,00
		<b>Porto di Livorno</b> - Dragaggio Imboccatura Sud (II fase)	10,00	10,00	0,00
		<b>Porto di Messina</b> (Comune di Pace del Mela) - Lavori di costruzione di un pontile in località Giammoro	20,73	20,73	0,00
		<b>Porto di Napoli</b> - Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della Darsena di levante (II lotto)	49,50	49,50	0,00
		<b>Porto di Napoli</b> - Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della Darsena di levante	25,54	25,54	0,00
		<b>Porto di Piombino</b> - Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo Prp per il rilancio della competitività industriale e portuale del porto di Piombino : raccordo e prolungamento del molo Batteria	16,44	16,44	0,00
		<b>Porto di Ravenna</b> - Approfondimento del Canale Piombone 1° lotto sistemazione funzionale del canale Piombone in prima attuazione al P.R.P. - 2° lotto Risanamento della Pialassa Piombone e separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura artificiale	26,14	26,14	0,00
		<b>Porto di Salerno</b> - Prolungamento del molo sopraflutto e resecazione del tratto finale del molo di sottoflutto	23,00	23,00	0,00
		<b>Porto di Taranto</b> - Molo Polisettoriale: interventi per il dragaggio di 2,3 mmc. di sedimenti. V Sporgente: realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata	83,00	45,00	38,00
<b>Porto di Taranto</b> - Piastra portuale di Taranto: ampliamento del IV sporgente - darsena a Ovest del IV sporgente	219,14	219,14	0,00		
<b>Porto di Taranto</b> - Rettifica del Molo San Cataldo e Calata 1	25,50	25,50	0,00		
6	Efficientamento energetico e ambientale	-	-	-	-

<b>INTERVENTI PRIORITARI INVARIANTI (SEGUE) – MODALITÀ: PORTI</b>					
<b>Id</b>	<b>Denominazione</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Costo intervento (mln €)</b>	<b>Finanziamenti statali definiti (mln €)</b>	<b>Fabbisogno residuo (mln €)</b>
7	<b>Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri</b>	<b>Porto di Marina di Carrara</b> - Waterfront interfaccia porto - città, ambito 1 e 2	13,20	13,20	0,00
		<b>Porto di Napoli</b> - Waterfront e nuovo terminal passeggeri (beverello)	24,20	24,20	0,00
		<b>Porto di Taranto</b> - Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo	12,76	12,76	0,00
8	<b>Attività industriali nei porti</b>	<b>Porto di Gioia Tauro</b> - Realizzazione capannone industriale nella Zona Franca del porto di Gioia Tauro ex Isotta Fraschini	16,50	16,50	0,00
		<b>Porto di Napoli</b> - Risanamento del Bacino di Carenaggio n. 2 - Adeguamento impianto di pompaggio Bacini nn. 1 e 2 e Risanamento paramenti banchina adiacente Bacino n. 2	18,13	18,13	0,00
		<b>Porto di Palermo</b> - Bacino di carenaggio da 150.000 TPL: lavori di consolidamento e messa in sicurezza	12,22	12,22	0,00
9	<b>Aumento selettivo della capacità portuale</b>	<b>Porto di Ancona</b> - Lavori di completamento della seconda fase opere a mare - 1° stralcio - completamento della banchina rettilinea della Nuova Darsena	34,97	34,97	0,00
		<b>Porto di Genova</b> - Ampliamento Terminal Contenitori Ponti Ronco e Canepa	45,50	45,50	0,00
		<b>Porto di la Spezia</b> - Piazzale e banchina Terminal del Golfo (altezza Diffusore ENEL)	39,30	30,00	9,30
		<b>Porto di Livorno</b> - Nuova Darsena Europa 1° Fase (Terminal contenitori ed opere annesse)	226,92	226,92	0,00
		<b>Porto di Messina</b> - Realizzazione costruzione piattaforma logistica Tremestieri ( Realizzazione moli foranei di protezione- Completamento porto Ro-Ro esistente - Banchinamenti e piazzali )	63,25	63,25	0,00
		<b>Porto di Napoli</b> - Adeguamento della Darsena di Levante a Terminal Contenitore Mediante colmata e conseguenti opere di collegamento - 2° stralcio struttura cassa colmata e banchina	85,37	85,37	0,00
		<b>Porto di Piombino</b> - Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP del Porto di Piombino per la realizzazione della banchina interna Darsena Nord e del relativo piazzale	17,82	17,82	0,00
		<b>Porto di Ravenna</b> - Hub Portuale di Ravenna. Approfondimento Canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo Terminal in Penisola Trattaroli 1 E 2 STRALCIO	235,00	235,00	0,00
		<b>Porto di Trieste</b> - Realizzazione della Piattaforma Logistica - Opere di infrastrutturazione stradale/ferroviaria tra Scalo Legnami e P.F. Oli Minerali 1 stralcio	132,40	132,40	0,00
		<b>Porto di Vado Ligure</b> - Costruzione di un'espansione a mare di 250.000 mq per nuovo terminal contenitori e riassetto dell'attuale terminal rinfuse e dei due pontili per lo sbarco di prodotti petroliferi	450,00	450,00	0,00
	<b>Porto di Venezia</b> - Bonifica ed infrastrutturazione a terminal area ex Montefibre ex Syndial	17,50	17,50	0,00	

<b>INTERVENTI PRIORITARI INVARIANTI – MODALITÀ: PORTI</b>			
<b>Id</b>	<b>Categoria</b>	<b>Descrizione interventi</b>	<b>Motivazioni e obiettivi della PR</b>
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	Porto di Porto Torres - lavori di manutenzione straordinaria piazzali e viabilità del porto industriale	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
		Porto di Gioia Tauro – stabilizzazione dei fondali	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
		Porto di Taranto – messa in sicurezza e bonifica falda area ex Yard Belleli	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
2	Digitalizzazione della logistica e ICT		
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	Porto di Civitavecchia – riorganizzazione del sistema ferro (I fase)	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
4	Ultimo miglio stradale	Porto di Civitavecchia - viabilità principale, rampe nord (II lotto); Nuovo accesso al bacino storico e ponte di collegamento con antemurale C.Colombo (II lotto)	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
		Porto di Piombino - secondo lotto di completamento funzionale della "Bretella di collegamento tra l'Autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino"	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
5	Accessibilità marittima	Porto di Civitavecchia - Completamento I lotto funzionale Opere Strategiche per il porto (II stralcio) Darsene servizi e Traghetti (3 nuovi accosti RoRo e 2 nuovi accosti navi da crociera di ultima generazione); prolungamento antemurale II lotto	Adeguamento del progetto ai fabbisogni attuali; Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
		Porto di Augusta - Adeguamento di un tratto di banchina - del Porto Commerciale II stralcio	Adeguamento del progetto ai fabbisogni attuali
		Porto di Piombino – interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per banchinamenti antistanti le vasche di colmata compreso dragaggi e realizzazione piazzali; completamento delle dighe di sopraflutto e sottoflutto	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
		Porto di Rio Marina – adeguamento tecnico funzionale del PRP	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
		Porto di Gioia Tauro – sviluppo del banchinamento del cerchio di evoluzione sud	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
		Porto di Villa S. Giovanni – risanamento strutturale banchina scivolo 0	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
		Porto di Olbia – lavori di escavo attracchi porto e canaletta di accesso	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
		Porto di Porto Torres – lavori di adeguamento banchina alti fondali II stralcio; banchinamento lato esterno darsena servizi per navi da crociera	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
6	Efficientamento energetico e ambientale	Porto di Brindisi – realizzazione del nuovo pontile gasiero ed adeguamento molo Polimeri; realizzazione del molo di sottoflutto	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
		Porto di Manfredonia – straordinaria manutenzione del bacino alti fondali	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
		Porto di Barletta – prolungamento dei moli foranei ed approfondimento dei fondali	Progettazione da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
7	Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri	Porto di Gaeta – variante a PRP portuale ed interventi connessi	Progettazioni da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
8	Attività industriali nei porti		
9	Aumento selettivo della capacità portuale	Porto di Ancona – prolungamento estremità sud della diga foranea di sottoflutto	Progettazioni da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
		Porto di Porto Torres – centro servizi banchina alti fondali	Progettazioni da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
		Porto di Fiumicino – nuovo porto commerciale (I lotto)	Progettazioni da adeguare al D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.

<b>INTERVENTI PRIORITARI DA SOTTOPORRE A PROGETTO DI FATTIBILITÀ – MODALITÀ: PORTI</b>		
<b>Id</b>	<b>Categoria</b>	<b>Descrizione interventi</b>
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	<b>Porto di Palermo</b> - consolidamento e adeguamento sismico delle infrastrutture
		<b>Porto di Augusta</b> - Rifornimento e ripristino statico della mantellata della diga foranea
		<b>Porto di Venezia Marghera</b> - adeguamento della aree ex-Monopoli; pianificazione del monitoraggio e progettazione del ripristino strutturale dei viadotti pedonali, ferroviari e stradali
		<b>Porto di Salerno</b> - sistemazione viabilità e adeguamento funzionale molo trapezio levante
2	Digitalizzazione della logistica e ICT	<b>Porto di Livorno e Interporto toscano A.Vespucci</b> - collegamento in fibra ottica
		<b>Porto di Ravenna</b> - infrastrutture di varco portuale
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	<b>Porto di Genova</b> - fabbisogno di incremento e razionalizzazione di accessibilità e capacità ferroviaria a servizio dei terminal portuali (interventi nel sedime portuale; ristrutturazione Parco Fuori Muro; spostamento viadotto stradale a cura AP per nuovo PRG ferroviario e raddoppio binario di Voltri)
		<b>Porto di Napoli</b> - miglioramento del collegamento alla rete nazionale
		<b>Porto di Venezia Marghera</b> - realizzazione del nuovo collegamento ferroviario
		<b>Porto di Trieste Monfalcone</b> - accessibilità ferroviaria
		<b>Porto di La Spezia e Santo Stefano di Magra</b> - nuovo modello trasporto ferroviario e viario
		<b>Porto di Messina</b> - realizzazione piastra logistico/distributiva area San Filippo
		<b>Porto di Ravenna</b> - infrastrutture ferroviarie di ultimo miglio
		<b>Porto di Piombino e Livorno</b> - piano del ferro AdSP
4	Ultimo miglio stradale	<b>Porto di Livorno</b> - Riorganizzazione della viabilità portuale di cintura, diminuzione interferenza porto-città, ottimizzazione circuito doganale e accesso alla Piattaforma Europa
		<b>Porto di Cagliari</b> - Rifacimento della viabilità interna e del Gate di accesso; lavori di realizzazione della strada di collegamento del terminal Ro-Ro con svincoli viari
		<b>Porto di Bari</b> - strada Camionale
5	Accessibilità marittima	<b>Porto di Genova</b> - nuova opera di protezione a mare
		<b>Porto di Venezia Marghera</b> - realizzazione banchina alti fondali
		<b>Porto di Napoli</b> - ampliamento banchina di levante mediante cassa di colmata
		<b>Porto di Augusta</b> - dragaggio dei fondali
		<b>Porto di Palermo</b> - escavo dei fondali
		<b>Porto La Spezia</b> - adeguamento dei fondali di accesso e dei bacini portuali
		<b>Porto di Termini Imerese</b> - completamento dei moli e sporgente banchina Riva
		<b>Porto di Trapani</b> - completamento dei piazzali ex Salina Brignano; completamento banchine settentrionali ed escavazione; dragaggio e ripristino dei fondali
		<b>Porto di Porto Empedocle</b> - realizzazione scogliera di protezione Darsena di Ponente
		<b>Porto di Catania</b> - consolidamento e ampliamento della banchina levante
		<b>Porto di Bari</b> - realizzazione dei denti di attracco nella darsena di ponente
		<b>Porto di Taranto</b> - dragaggio di bonifica e mantenimento dei fondali
<b>Porto di Ancona</b> - dragaggio nel bacino portuale e conferimento dei sedimenti		
<b>Porto di Ancona, San Benedetto, Pesaro, Pescara e Ortona</b> - conseguimento dei siti confinanti utili al conferimento dei sedimenti di risulta		
<b>Porto di Ravenna</b> - trattamento materiali di dragaggio		
6	Efficientamento energetico e ambientale	<b>Porto di La Spezia e Carrara</b> - mitigazione impatti indotto da attività portuali sul territorio
		<b>Porto di Taranto</b> - redazione documento di programmazione energetica
		<b>Porto di Piombino</b> - mitigazione ambientale del waterfront e adempimento prescrizioni DVA-DEC 2012



INTERVENTI PRIORITARI DA SOTTOPORRE A PROGETTO DI FATTIBILITÀ (SEGUE) – MODALITÀ: PORTI		
Id	Categoria	Descrizione interventi
7	Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri	<b>Porto di Venezia</b> - realizzazione nuovo terminal crociere
		<b>Porto di Gaeta</b> - variante PRP portuale e interventi connessi
		<b>Porto di Portoferraio</b> - nuova stazione marittima (fabbricato ex Cromofilm)
		<b>Porto di Palermo</b> - realizzazione nuovo terminal servizi e terminal crociere
		<b>Porto di Trapani</b> - costruzione nuova stazione marittima
		<b>Porto di Porto Empedocle</b> - lavori di costruzione della nuova stazione marittima
		<b>Porto di Catania</b> - allargamenti banchine interne del molo foraneo tra la radice ed il pennello est; ristrutturazione e consolidamento banchine interne del molo foraneo a sud del piazzale triangolare; costruzione nuova stazione marittima
8	Attività industriali nei porti	<b>Porto di Ancona</b> - implementazioni delle infrastrutture cantieristica navalmeccanica
		<b>Porto di Gioia Tauro</b> - resecazione banchina per accosto di carenaggio
		<b>Porto di Augusta</b> - realizzazione del distretto della cantieristica navale
9	Aumento selettivo della capacità portuale	<b>Porto di La Spezia</b> - ampliamento Molo Garibaldi
		<b>Porto di Trieste</b> - fabbisogno di aumento capacità container molo VII e molo VIII
		<b>Porto di Messina</b> - ampliamento terminal logistico sul molo Norimberga
		<b>Porto di Ancona</b> - completamento nuove banchine previste dal PRP; realizzazione sovrastrutture sul riempimento della vasca di colmata a conseguimento di nuovo piazzali
		<b>Porto di Piombino</b> - nuove banchine traghetti Ro-Ro Pax
		<b>Porto di Cagliari</b> - Terminal Ro-Ro II lotto funzionale: lavori di consolidamento dei piazzali di sosta; Terminal Ro-Ro III lotto funzionale: lavori di completamento dei banchinamenti; completamento della banchina lato nord est del porto canale II lotto
		<b>Porto di Bari</b> - riqualificazione banchine e fondali darsene ADM e Ro-Ro
<b>Porto di Ravenna</b> - potenziamento del terminal traghetti		

## IV.6 AEROPORTI

### FOCUS Strategie

- Collegamenti su ferro
- Tecnologie per l'ampliamento della capacità air side degli aeroporti esistenti
- Aumento selettivo capacità per terminal e piste sature o con prestazioni non adeguate

Gli investimenti aeroportuali seguono la procedura dei Contratti di Programma che disciplinano gli impegni assunti dalle società titolari di concessione di gestione totale, in materia di realizzazione di opere infrastrutturali finalizzate all'adeguamento ed allo sviluppo dell'aeroporto nel corso del periodo contrattuale. Gli interventi previsti nei contratti di programma sono realizzati a carico dal Gestore aeroportuale che sostiene i costi del finanziamento. Al contempo, gli effetti di tali costi si riflettono nelle tariffe aeroportuali e possono avere effetti sui livelli di accessibilità e sulla competitività dei territori serviti. Permane dunque la necessità che siano valutati rispetto ai criteri di interesse generale.

Nell'Allegato al DEF 2017 sono stati delineati i seguenti programmi, che delineano ambiti di sviluppo relativi, potenzialmente, a tutta la rete aeroportuale e che si focalizzano su un particolare fabbisogno/area di intervento. I programmi individuati sono di seguito descritti.

### **Sviluppo del cargo aereo**

Il programma cargo aereo racchiude tutti gli interventi volti a sostenere le attività del trasporto aereo di merci, settore strategico per il supporto alle attività di export di rilevanza per valore dei beni movimentati, nonostante in termini di volumi il settore possa apparire meno significativo. L'obiettivo è recuperare attrattività stante il ruolo marginale che l'Italia svolge (5,9%) rispetto al mercato cargo in Europa.

Il programma comprende gli interventi volti ad aumentare attrattività e competitività del cargo aereo e si compone di interventi infrastrutturali relativi allo sviluppo di nuova capacità, e di interventi volti a risolvere i colli di bottiglia. Tra gli interventi infrastrutturali il più significativo è relativo allo sviluppo del **cargo center di Malpensa**, progetto che porterebbe la capacità dell'aerea *cargo city* vicina ad 1 milione di tonnellate quasi doppia rispetto all'attuale movimentato, ma pari al 50% del traffico movimentato da Parigi Charles de Gaulle e da Francoforte. Altri interventi sul *cargo city* sono previsti negli contratti di programma di Fiumicino, Bergamo, Catania, Bologna e Venezia.

### **Accessibilità su ferro**

Il programma di accessibilità su ferro si pone l'obiettivo di aumentare gli standard di accessibilità mediante mezzo pubblico agli aeroporti ed in particolare mediante accesso ferroviario. Il programma in coerenza con gli obiettivi di "connettere l'Italia" mira ad integrare la rete aeroportuale a quella ferroviaria con lo scopo di far crescere la quota di accesso modale per tutti quegli aeroporti che hanno una massa critica adeguata.

Nel piano di lungo periodo almeno tutti gli aeroporti inclusi nella rete SNIT di 1° livello, saranno oggetto di progetti di fattibilità rispetto al miglioramento del livello di accessibilità ferroviaria. Tra quelli a maggiore potenzialità per traffico attuale e profili di crescita vi sono gli aeroporti di Venezia; Bergamo Orio al Serio, Napoli, Linate e Catania. Il programma include gli interventi di realizzazione o completamento di *people mover* o di sistemi leggeri per il collegamento con la rete ferroviaria e/o metropolitana. Grandi interventi riguardano la connessione ferroviaria all'aeroporto di Fiumicino, Venezia, Bergamo e Catania. Anche gli aeroporti di Milano (Linate e Malpensa) sono coinvolti rispetto al prolungamento della linea metropolitana a Linate ed al rafforzamento del numero di linee ferroviarie connesse con Malpensa.

### **Ottimizzazione dell'uso della capacità air side**

Il programma consta da un lato di interventi anche infrastrutturali volti al miglior sfruttamento della capacità e dall'altro di interventi di natura tecnologica procedurale che consentono un aumento della capacità di gestione dei movimenti

(sia nello spazio aereo che nella movimentazione a terra) di un maggior volume di traffico a infrastrutture fisiche invariate. Per quanto attiene il primo blocco:

- **Procedure *performance based navigation* (pbn) all'aeroporto di Roma.** Le procedure sviluppate sono state disegnate per agevolare il sequenziamento degli aeromobili riducendo l'emissione di prue di vettoriamento, per le varie piste utilizzabili, in accordo ai criteri della Navigazione d'Area.
- **Spazio Aereo Nazionale *Free Route*.** Rispetto al attuale sistema ATS, basato su traiettorie predefinite, vincolate da punti di riporto prestabiliti, nello spazio aereo *Free Route* gli aeromobili possono volare seguendo traiettorie ritenute ottimali (*trajectory-based*). Il concetto operativo *Free Route* è stato implementato al di sopra del livello di volo 335 (circa 10 mila metri) a partire dall'8 dicembre 2016. Entro il 1 gennaio 2022 è prevista l'estensione dello spazio aereo *Free Route* dalla quota livello di volo 305 in tutta Europa.
- **Nuovi limiti di separazione *European Wake Vortex Re-categorisation* (RECAT-EU).** La *European Wake Vortex Re-categorisation* (RECAT-EU), si pone l'obiettivo di ridefinire le categorie di turbolenza e la conseguente separazione minima imposta tra aeromobili aumentando così la capacità delle piste e dello spazio aereo.

In relazione agli **interventi infrastrutturali**, il programma include gli interventi a *taxiways* e stand che **aumentino la capacità di utilizzo della pista**. Ad esempio è il caso degli interventi previsti nel progetto di sviluppo di Venezia: all'interno del Master Plan al 2021 oltre all'ampiamiento del terminal e al collegamento cosiddetto "*moving walkway e porta d'acqua*" (percorso pedonale di collegamento tra l'Aerostazione e la darsena) sono previsti interventi di razionalizzazione dei raccordi e dell'intero sistema di circolazione dei movimenti a terra, allo scopo di incrementare la produttività della pista e minimizzare i tempi di occupazione della stessa.

### **Security e investimenti a supporto del passeggero**

Il programma contiene gli interventi volti ad aumentare i livelli dei controlli di sicurezza settore e gli interventi a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e la *travelling experience* in generale. l'obiettivo è favorire una minor invasività ed al contempo aumentare gli standard di sicurezza dei viaggiatori.

Particolare area di investimento è quella relativa ai terminal passeggeri. I principali progetti sono connessi alle attività di sviluppo sia di Fiumicino sud sia di Fiumicino nord e a Venezia.

I progetti relativi alla realizzazione di nuove piste coinvolgono l'aeroporto di Fiumicino, l'aeroporto di Firenze e l'aeroporto di Catania. Nel caso di Fiumicino l'intervento è realizzato allo scopo di accompagnare un profilo di crescita stimato in oltre 60 milioni di passeggeri l'anno nel medio lungo periodo. Nel caso di Firenze e di Catania, gli interventi sono abilitanti rispetto a vincoli infrastrutturali che attualmente limitano l'utilizzo sui due aeroporti di alcune categorie di aeromobili. I progetti sono in fase di *review* o di progettazione di fattibilità, in

particolare in riferimento alle valutazioni di coerenza tra il profilo di evoluzione della domanda e gli interventi.

Nel seguito vengono riportate le tabelle contenenti, per ognuno dei programmi comprendenti interventi classificati come invariati nell'Allegato al DEF 2017, la descrizione di dettaglio, il valore economico, i finanziamenti disponibili e il fabbisogno residuo di risorse. Inoltre, si riportano gli interventi per i quali le project review e i Progetti di Fattibilità individuati nell'allegato al DEF 2017, sono ancora in corso o da avviare.

PROGRAMMI PRIORITARI INVARIANTI – AEROPORTI						
Id	Denominazione	Descrizione	Costo intervento (mln €)	Risorse disponibili (mln €)*	Fabbisogno residuo (mln €)	Note
1	Accessibilità su ferro	Collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite rete RFI ( Bergamo, Venezia, Genova, Fiumicino prima fase)	680	513	167	
2	Sviluppo del cargo aereo	Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia	108	0	0	Sono inclusi investimenti del 2017 in via di contabilizzazione. Investimenti finanziati in tariffa come da CdP
3	Sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali	Potenziamenti infrastrutture di volo in asservimento alle piste	440	0	0	Sono inclusi investimenti del 2017 in via di contabilizzazione. Investimenti finanziati in tariffa come da CdP
4	Terminal passeggeri, Security e passengers experience	Introduzione di interventi per il miglioramento della security, e interventi a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e la travelling experience in generale	1.097	0	0	Sono inclusi investimenti del 2017 in via di contabilizzazione. Investimenti finanziati in tariffa come da CdP
		Espansione della capacità dei terminal per gli hub intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia)	580	0	0	Sono inclusi investimenti del 2017 in via di contabilizzazione. Investimenti finanziati in tariffa come da CdP

\* Risorse da tariffa.

PROGRAMMI PRIORITARI DA SOTTOPORRE A PROJECT REVIEW – AEROPORTI			
Id	Denominazione	Descrizione	Motivazioni ed Obiettivi della Project Review
1	Accessibilità su ferro	Potenziamento dei servizi ferroviari di collegamento a Malpensa (Rho-Gallarate, collegamento Sud, collegamento Nord)	

PROGRAMMI PRIORITARI DA SOTTOPORRE A PROGETTO DI FATTIBILITA' – AEROPORTI			
Id	Denominazione	Descrizione	Obiettivi del Progetto di Fattibilità
1	Accessibilità su ferro	Collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite metropolitana o rete RFI (Napoli, Milano Linate, Genova, Lamezia Terme, Bergamo, Firenze, Venezia, Catania), anche attraverso la realizzazione di fermate di interscambio o il miglioramento della loro accessibilità o integrazione	Individuare la soluzione più opportuna con l'obiettivo che tutti gli aeroporti SNIT primo livello siano dotati di adeguata accessibilità su ferro
		Potenziamento accessibilità ferroviaria -Fiumicino: potenziamento dell'infrastruttura attuale, anche con interventi tecnologici e modifiche ai PRG di stazione, e potenziamento del terminal ferroviario RFI attuale con valutazione della possibilità di collegamento ferroviario della linea Roma-Civitavecchia	
3	Sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali	Introduzione di innovazioni tecnologiche ed organizzative e sviluppo di infrastrutture accessorie per il maggior sfruttamento della capacità aeroportuale e di gestione dello spazio aereo: Free Route Airspace" (FRA) - nuovo modello di definizione di rotte basate su traiettorie dirette, nuovi limiti di separazione minima tra aeromobili, procedure PERFORMANCE BASED NAVIGATION (PBN) per l'aeroporto di Roma	Ottimizzare l'uso della capacità air side esistente
4	Terminal passeggeri, Security e passengers experience	Introduzione di interventi per il miglioramento della security, volti ad aumentare i livelli dei controlli di sicurezza e interventi a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e la travelling experience in generale	Rendere il percorso dei passeggeri seamless assicurando requisiti di sicurezza sempre crescenti

INTERVENTI PRIORITARI INVARIANTI – AEROPORTI						
Id	Denominazione	Descrizione	Costo intervento (mln €)	Risorse disponibili (mln €) *	Fabbisogno residuo (mln €)	Note
1	Sviluppo aeroporto di Fiumicino air side and land side	Costruzione di una nuova pista di volo (terza pista) e adeguamento della capacità dei terminal coerentemente con le previsioni di crescita dei passeggeri	542,8	0	0	Finanziamento tramite tariffa come da CdP

\* Risorse da tariffa.

INTERVENTI PRIORITARI IN PROJECT REVIEW – AEROPORTI			
Id	Denominazione	Descrizione	Motivazioni e obiettivi della PR
1	Sviluppo aeroporto di Fiumicino air side and land side	Costruzione di una nuova pista di volo (terza pista) e adeguamento della capacità dei terminal coerentemente con le previsioni di crescita dei passeggeri	
2	Nuova pista aeroporto di Catania	Costruzione di una pista che possa accogliere aerei utilizzati nel medio lungo raggio e interrimento tratto ferroviario	
3	Nuova pista aeroporto di Firenze	Nuova pista di lunghezza pari a 2400 metri e conseguente rifacimento del terminal	

## IV.7 CICLOVIE

Lo sviluppo di un sistema di ciclovie nazionali sicure e di qualità è tra gli obiettivi che il MIT intende perseguire, in quanto **strumento per l'accessibilità** e, al contempo, elemento per fruire della bellezza del territorio nazionale.

Nell'Allegato al DEF 2017 sono stati individuati gli interventi programmati per le ciclovie prioritarie.

Le prime **4 ciclovie di interesse prioritario** sono state individuate, in accordo con la rete ciclabile EuroVelo, (itinerari 5, 7 e 8) e tenendo conto dei suggerimenti di piani già redatti da associazioni e enti locali. Nel 2016, infatti, con la firma dei primi **4 Protocolli di intesa** tra Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministro dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo (MIBACT) e dei rappresentanti delle **8 Regioni** coinvolte e del comune di Roma, è stato **ufficialmente varato il sistema delle ciclovie turistiche nazionali**.

I 4 protocolli d'intesa riguardano la progettazione e la realizzazione delle seguenti ciclovie,:

- **“Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese”** da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE), siglato tra MIT, MIBACT e Regioni Campania, Basilicata e Puglia, lunga circa 500 km e ricadente nel tracciato previsto dal **percorso 11 Bicalitalia (Ciclovia dell'Appennino)**; il tracciato non è esattamente riconducibile alla **ciclovia Eurovelo 5 (Ciclovia Romea Francigena)**, ma ne riprende la logica in merito alle regioni attraversate (Campania, Basilicata, Puglia);
- **“Ciclovia del Sole”** da Verona (VR) a Firenze (FI) siglato tra MIT, MIBACT e Regioni Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e Toscana, lunga circa 668 km (inizialmente di 300 km) e che fa parte del tratto italiano della **Eurovelo 7 (Ciclovia del Sole)**;
- **“Ciclovia Ven-To”** da Venezia (VE) a Torino (TO), siglato tra MIT, MIBACT e Regioni Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e Piemonte, lunga 680 km e che fa parte del tratto italiano della **Eurovelo 8 (Ciclovia del Mediterraneo)**.
- **GRAB (“Grande Raccordo Anulare delle Biciclette”)**, ciclovia di circa 45 km lungo il patrimonio storico culturale ed artistico del comune di Roma.

Nel 2017 al sistema ciclabile nazionale sono aggiunte altre 6 ciclovie di interesse nazionale e, per 3 di queste, sono stati sottoscritti i protocolli di Intesa con le rispettive regioni.

I nuovi percorsi che hanno integrato l'attuale sistema sono:

- **L'anello ciclabile del Garda**, di circa **140 chilometri** e compreso tra Lombardia, Trentino e Veneto, ritenuto di preminente interesse nazionale per la valenza turistica internazionale e la ricaduta economica sul territorio.
- **“Ciclovia della Sardegna”** un anello ciclistico di circa **1.200 chilometri** che va da Sassari a S. Teresa di Gallura.
- **“Ciclovia della Magna Grecia”** che attraversa la Calabria e la Sicilia, si sviluppa per circa **1.000 chilometri** da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR).
- **“Ciclovia Trieste Lignano Sabbiadoro Venezia”** della lunghezza di circa **150 chilometri**, fa parte anch'essa della dorsale di Eurovelo 8 e si trova nel Friuli Venezia Giulia.

- “Ciclovía Tirrenica” da Ventimiglia (IM) a Roma, 700 chilometri che attraversano la Liguria, la Toscana e il Lazio.
- “Ciclovía Adriatica” da Venezia al Gargano attraversando per circa 700 chilometri le regioni di Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo e Molise.

Nella tabella seguente vengono riportati gli interventi classificati come invariante/progetti di fattibilità nell’Allegato al DEF 2017.

INTERVENTI PRIORITARI – CICLOVIE				
Id	Denominazione	Descrizione	Invarianti (Progetto in corso)	PF (Progetto da avviare)
1	“Ciclovía Ven-To” da Venezia (VE) a Torino (TO)	Realizzazione di una ciclovía di 680 km da Venezia a Torino	X	
2	“Ciclovía del Sole” da Verona (VR) a Firenze (FI)	Realizzazione di una ciclovía di 300 km da Verona a Firenze	X	
3	“Ciclovía dell’Acquedotto Pugliese” da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE)	Realizzazione di una ciclovía di 500 km da Caposele a Santa Maria di Leuca	X	
4	GRAB (Grande Raccordo Anulare delle Biciclette)	Realizzazione di una ciclovía di 44 km intorno Roma	X	
5	Ciclovía del Garda	Realizzazione di una ciclovía di 144 km intorno al Lago di Garda	X	
6	Ciclovía Sarda	Realizzazione di una ciclovía con valenza anche turistica	X	
7	Ciclovía Magna Grecia	Realizzazione di una ciclovía attraverso Puglia, Basilicata, Calabria	X	
8	Ciclovía Tirrenica	Realizzazione di una ciclovía attraverso Liguria, Toscana, Lazio		X
9	Ciclovía Adriatica	Realizzazione di una ciclovía lungo la direttrice adriatica		X
10	Ciclovía Trieste - Venezia	Realizzazione di una ciclovía lungo la direttrice Trieste – Lignano Sabbiadoro (Venezia)		X

#### IV.8 LE FONTI DI FINANZIAMENTO PER INTERVENTI E PROGRAMMI

Il completamento degli interventi invarianti, considerando sia i singoli interventi programmati per ogni modalità, sia quegli interventi invarianti facenti parte dei programmi complessivi, richiede allo stato attuale un ulteriore fabbisogno di risorse economiche (rispetto alla quota parte già finanziata) pari a circa 35 mld di euro, su un valore economico totale di 134 mld di euro per tutti gli invarianti.

<b>INTERVENTI E PROGRAMMI INVARIANTI – COSTI E FABBISOGNI</b>			
<b>Modalità</b>	<b>Costi mln (€)</b>	<b>Risorse disponibili mln (€)</b>	<b>Fabbisogno residuo mln (€)</b>
Strade e Autostrade	40.356	30.357	9.999
Ferrovie	64.536	41.993	22.543
Città Metropolitane	22.259	19.662	2.597
Porti	2.357	2.265	92
Aeroporti	3.447	3.280	167
<b>Totale</b>	<b>132.955</b>	<b>97.557</b>	<b>35.398</b>

Infatti, in particolare negli ultimi anni, sono state assegnate ai singoli interventi (**invarianti**) individuati come prioritari risorse economiche pari complessivamente a 98,5 mld €, attraverso i seguenti canali di finanziamento, in gran parte frutto della stagione di riforme precedentemente descritta, che hanno garantito e garantiscono la sostenibilità dell’impianto programmatico contenuto nel presente documento:

- le disponibilità rinvenienti da revisione progettuale;
- il **Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC)**, che ha garantito copertura finanziaria al Piano Operativo del MIT approvato dal Cipe con Delibera n.54 del 1 dicembre 2016 e ai suoi due Addendum in corso di registrazione (approvati dal Cipe rispettivamente il 22 dicembre 2017 e il 28 febbraio 2018), con l’obiettivo di “Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete”; il FSC ha finanziato anche i Patti territoriali del 2016 (Delibera Cipe n.26 del 2016) a favore del Mezzogiorno e di altre Città Metropolitane e Regioni del centro - nord (Delibera Cipe n.56 del 2016);
- il **Fondo investimenti**, previsto dall’articolo 1, comma 140, legge 232/2016, che è caratterizzato da un orizzonte programmatorio molto lungo (2032, analogo all’orizzonte temporale del presente documento) e da una forte interazione con gli obiettivi e le strategie di “Connettere l’Italia” per la quota assegnata al MIT. Si tratta, infatti, di un fondo che prevede una concentrazione dei finanziamenti nella prima fase programmatoria, destinati ad infrastrutture e ad interventi che discendono da tali obiettivi e strategie. Il fondo viene rimodulato anno per anno anche in base all’effettiva capacità di spesa consuntivata;
- l’apporto di **risorse private**, per le Concessioni autostradali e aeroportuali;
- i **fondi regionali e locali di cofinanziamento**, anche a valere sui Fondi europei.

Per quanto riguarda, invece, la **progettazione di fattibilità** delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, **nonché la project review** di alcune infrastrutture solo parzialmente finanziate, per la prima volta è stato istituito il **Fondo per la progettazione**, previsto dall’art. 202, comma 1, lettera a del D.Lgs 50/2016, con una prima assegnazione di 110 mln € per gli anni 2018-2019-2020, al fine di migliorare la capacità di programmazione e riprogrammazione della spesa anche per la progettazione delle infrastrutture di preminente interesse nazionale.