

<b>TABELLA A.2.1: PROGRAMMI PRIORITARI STRADE ED AUTOSTRADE</b>							
<b>N°</b>	<b>Denominazione</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Progetto Fattibilità</b>	<b>Presenza negli strumenti di programmazione</b>	<b>Costo (Mln €)</b>	<b>Finanziamenti disponibili (Mln €)</b>	<b>Ulteriore fabbisogno da reperire (Mln €)</b>
		Completamento del potenziamento del nodo di Firenze (Autostrada A1 e Autostrada A11)		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	1.383,38	1.383,38	0,00
		Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	1.602,00	594,75	1.007,25
		Gronda di Genova (c.d. di "Ponente") nuova tratta per il potenziamento dell'interconnessione A7-A10-A12		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	4.755,20	4.755,20	0,00
6	Resilienza della rete secondaria e accessibilità delle aree interne	Resilienza per le aree interne individuate dalla strategia SNAI		Comitati Aree Interne PNRR	300,00	300,00	0,00
		Manutenzione straordinaria ponti e viadotti rete secondaria		Province e Città Metropolitane	3.200,00	1.150,00	2.050,00
		Resilienza della rete viaria secondaria per le aree interne e montane		Province e Città Metropolitane	13.000,00	5.852,00	7.148,00
		<b>Totale</b>			<b>48.812,21</b>	<b>33.650,64</b>	<b>15.161,57</b>
* Opera commissariata.							

**TABELLA A.2.2: INTERVENTI PRIORITARI STRADE ED AUTOSTRADE**

N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo (Mln €)	Finanziamenti (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
1	Autostrada del Brennero A22	Potenziamento dell'autostrada A22 tra Verona nord e l'interconnessione con l'autostrada A1 Modena			Rinnovo concessione Autostrade del Brennero SpA	995,00	0,00	995,00
		Nuovo collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo tra l'autostrada A22 e la S.S. 467			Concessione Campogalliano Sassuolo SpA	422,00	422,00	0,00
2	Autostrada Val d'Astico A31 <i>NOTA: La realizzabilità dell'intera opera è condizionata dalle soluzioni che verranno individuate dalla project review della seconda tratta</i>	Nuova tratta, Piovene Rocchette - Valle dell'Astico, di prosecuzione a nord dell'autostrada A31			Concessione (VAS in corso) Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA	1.299,43	1.299,43	0,00
		Interconnessione infrastrutturale viaria tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige		X	Concessione Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA			
3	Autostrada A4 Venezia - Gorizia - Trieste 25 Opere	Potenziamento dell'autostrada A4 mediante l'ampliamento alla terza corsia nelle tratte tra San Donà di Piave ed Alvisopoli e tra Gonars e Villesse			Concessione	647,23	647,23	0,00
4	Pedemontana Veneta	Nuova superstrada regionale a pedaggio Pedemontana Veneta <sup>1</sup>			Concessione	2.258,00	2.258,00	0,00

<sup>1</sup> L'infrastruttura è lunga circa 95 km; di questi già 65 km sono stati posti in esercizio, da Malo, interconnessione A31 e fino a Montebelluna. Le comunicazioni formali del concessionario relative agli aggiornamenti sui tempi di ultimazione, a seguito dei ritardi dovuti alla pandemia e ai completi dissequestri della Procura della Repubblica della galleria di Malo intervenuti solamente ad ottobre 2020 dal 2016, evidenziano che entro fine 2021 sarà ultimata la tratta Montecchio Maggiore fino alla galleria di Malo e la tratta Montebelluna fino a Spresiano, arrivando al completamento di circa il 90% dell'infrastruttura. A marzo 2022 è previsto il completamento di Pedemontana ad est con la connessione con la A27 ed infine ad agosto 2022 è prevista la conclusione della galleria di Malo, con messa in esercizio dell'intera infrastruttura.

**TABELLA A.2.2: INTERVENTI PRIORITARI STRADE ED AUTOSTRADE**

N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo (Mln €)	Finanziamenti (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
5	Autostrada Pedemontana Lombarda	Nuova Autostrada regionale Pedemontana Lombarda (Tratte B2-C-D)			Concessione	2.681,90	2.681,90	0,00
6	Autostrada A33 Asti Cuneo	Completamento dell'autostrada A33 Asti - Cuneo			Concessione Asti Cuneo SpA	348,00	348,00	0,00
7	Itinerario Autostradale Medio Padano	Raccordo Autostradale Parma - Terre Verdiane (TiBre 1° lotto)			Concessione SALT Tronco Autocisa SpA	423,86	423,86	0,00
		Nuovo collegamento Terre Verdiane - SP10		X	Rinnovo concessione SALT Tronco Autocisa SpA			
		Nuova Autostrada Regionale Cispadana (Project Financing) e sistemazione SP10		X	Concessione Regionale	1.308,00	1.208,00	100,00
		Adeguamento collegamento Autostradale Ferrara - Porto Garibaldi (Project Financing)	X		Concessione Regionale			
8	Itinerario Civitavecchia-Orte-Ravenna	Completamento SS 675 Orte-Civitavecchia - Nuova tratta Monte Romano est - Civitavecchia*			CdP Anas	466,77	466,77	0,00
		Riqualifica E45/SS 3 bis Orte-Ravenna		X	CdP Anas	1.153,31	1.153,31	0,00
		Riqualifica SS 309 Ravenna-Venezia		X	CdP Anas	436,91	436,91	0,00
9	Itinerario E78 - Trasversale Toscana-Umbria-Marche*	TRATTO Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie: della Galleria della Guinza (Lotto 2°) e del Tratto Guinza - Mercatello Ovest (Lotto 3°)			CdP Anas	90,00	86,00	4,00
		Tratto Selci lama (E45) - S.Stefano di Gaifa. Adeguamento a 2 corsie del tratto della Variante di Urbania			CdP Anas	130,00	8,00	122,00
		TRATTO Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie del tratto Mercatello sul Metauro ovest - Mercatello sul Metauro est (Lotto 4°)			CdP Anas	100,00	3,80	96,20

**TABELLA A.2.2: INTERVENTI PRIORITARI STRADE ED AUTOSTRADE**

N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo (Mln €)	Finanziamenti (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
		Tratto Selci lama (E45) – S.Stefano di Gaifa. Adeguamento a 2 corsie del tratto Mercatello sul Metauro est - S Stefano di Gaifa (Lotti 5-10) - Completamento			CdP Anas	260,00	0,00	260,00
		Tratto 1° Grosseto - Siena: lotto 4°. Adeguamento a 4 corsie dal km 27+200 al km 30+040			CdP Anas	105,52	105,52	0,00
		Tratto 1° Grosseto - Siena: lotto 9°. Adeguamento a 4 corsie dal km 41+600 al km 53+400			CdP Anas	193,00	161,96	31,04
		Tratto Siena – Bettolle (A1). Adeguamento a 4 corsie del Tratto Siena - Ruffolo (Lotto 0)			CdP Anas	247,00	47,64	199,36
		Tratto Grosseto – Siena. Interventi di miglioramento Galleria Casal di Pari (esistente).			CdP Anas	35,14	35,14	0,00
		Tratto Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno – Arezzo - Palazzo del Pero - 1° Lotto			CdP Anas	218,00	0,00	218,00
		Tratto Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno – Arezzo - Palazzo del Pero - Completamento			CdP Anas	209,01	0,00	209,01
		TRATTO Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie del tratto Selci Lama (E45) - Parnacciano (Guinza) lotto 1			CdP Anas	100,00	6,71	93,29
		Tratto Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto Le Ville - Selci Lama (E45) Lotto7			CdP Anas	435,00	5,00	430,00
10	Itinerario Centro Settentrionale Tirrenico	Completamento itinerario Livorno Civitavecchia	X		Trasferimento in corso ad ANAS			
11	Quadrilatero Umbria-Marche	Opere integrative a completamento dell'itinerario			CdP Anas	292,92	243,04	49,88

**TABELLA A.2.2: INTERVENTI PRIORITARI STRADE ED AUTOSTRADE**

N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo (Mln €)	Finanziamenti (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
12	Itinerario Tirrenico Centro-Meridionale (RM-NA) <i>Nota: completata project review per Tor de Cenci Latina e Bretella Cisterna Val Montone</i>	Corridoio Tirrenico Meridionale Autostrada Regionale Tor de Cenci – Latina (Project Financing)	X		Concessione da attivare	2.050,76	718,10	1.332,66
		Bretella Cisterna Val Montone*	X		CdP Anas	677,89	300,00	377,89
		Variante in Comune di Formia SS 7 (Pedemontana)			CdP Anas	300,00	79,25	220,75
		Potenziamento SS 7 quater Domitiana		X				
13	SS.N.372 Telesina Benevento-Caianello	Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900 – 1° lotto dal km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino) al km 60+900 (svincolo di Benevento)			CdP Anas	460,00	460,00	0,00
		Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900 – 2° lotto dal km 0+000 (A1 Caianello) al km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino)*			CdP Anas	468,59	0,00	468,59
14	Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari	Riqualificazione RA5 5 e SS 407 Basentana - 2° Stralcio e completamento			CdP Anas	423,06	338,69	84,37
		SS 658 Melfi - Potenza - Messa in sicurezza del tracciato stradale in tratti saltuari e allacciamento stabilimento industriale			CdP Anas	103,59	73,59	30,00
		Adeguamento collegamenti SS 96 Matera-Bari			CdP Anas	29,65	29,65	0,00
		Adeguamento delle sedi esistenti e tratti di nuova realizzazione Salerno-Potenza-Bari - 4° tratta: da zona industriale Vaglio a svincolo SP Oppido - SS 96			CdP Anas	64,97	64,97	0,00
					CdP Anas	33,22	33,22	0,00
15	A2 "Autostrada del Mediterraneo" SA-RC	Miglioramento viabilità di adduzione (A2 Salerno-Reggio Calabria) - svincoli di Cosenza Nord (località Settimo di Rende) e Cosenza Sud			CdP Anas	349,00	2,50	346,50
					CdP Anas	1.197,85	878,25	319,60

**TABELLA A.2.2: INTERVENTI PRIORITARI STRADE ED AUTOSTRADE**

N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo (Mln €)	Finanziamenti (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
16	Strada Statale 106 Jonica*	Completamento 3° megalotto della S.S. 106 Jonica, dall'innesto con la S.S. 534 a Roseto Capo Spulico			CdP Anas	1.335,12	1.335,12	0,00
		Completamento dell'itinerario	X					
17	Itinerario Sardo	SS.N.131 Carlo Felice e Diramazione Centrale Nuorese - Adeguamento, messa in sicurezza e risoluzione dei nodi critici con il completamento dell'itinerario Sassari-Olbia			CdP Anas	499,51	289,91	209,60
18	A19 Palermo-Catania	Riqualificazione e Manutenzione A19 Palermo-Catania			CdP Anas	792,14	792,14	0,00
19	Agrigento-Caltanissetta SS640	Potenziamento collegamento SS 640 Agrigento-Caltanissetta			CdP Anas	1.535,05	1.535,05	0,00
20	Ragusa - Catania	Itinerario Ragusa - Catania			CdP Anas	950,00	754,16	195,84
21	Strada statale 16*	SS16 Adriatica Falconara Baraccola - 1° lotto tratto Falconara- Torrette			CdP Anas	249,77	249,77	0,00
22	Strada Statale 34	Messa in sicurezza dei versanti della SS 34 del Lago maggiore			CdP Anas	34,00	34,00	0,00
23	Autostrada A2 "Autostrada del Mediterraneo"	Conferimento caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7 Bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. 2° stralcio intersezione A30 - Raccordo per Avellino allo svincolo di Solofra			CdP Anas	130,00	130,00	0,00
24	Collegamento A16 - A3	Realizzazione di un collegamento veloce fra l'autostrada A3 "SA-RC (svincolo Contursi)" e l'autostrada A16 (svincolo Grottaminarda) - COMPLETAMENTO; 2° Lotto Sant'Angelo dei Lombardi - Villamaina			CdP Anas	430,00	360,00	70,00
<b>TOTALE</b>						<b>26.970,17</b>	<b>20.506,59</b>	<b>6.463,58</b>

Nell'ambito dei suddetti programmi, l'unico che non prevede interventi con necessità di ulteriore finanziamento pubblico è il “*Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali*”, in quanto i concessionari contribuiscono in varia misura al loro finanziamento.

Le esigenze di miglioramento della sicurezza stradale e di diminuzione dell'incidentalità trovano risposta in numerosi interventi sia di sicurezza attiva che passiva. I primi sono finalizzati ad adeguare la sezione stradale agli standard attuali e a rettificare i tracciati esistenti.

Il tema dell'accessibilità sostenibile, e quindi della facilità di raggiungimento di alcuni nodi del sistema, in termini sia di tempi di percorrenza sia di comfort e di sicurezza, verrà perseguito attraverso il completamento di alcune maglie della rete SNIT di 1° livello, velocizzazione dei tracciati e adeguamento alla categoria superiore. Nell'elenco riportato nelle tabelle si trovano anche numerosi interventi per il completamento della rete TEN.

È stata individuata come criticità della rete stradale italiana l'elevata esposizione al rischio di eventi estremi e l'importanza fondamentale della rete stradale per garantire la gestione delle emergenze. Per raggiungere una maggiore resilienza della rete primaria nei confronti degli eventi critici è stato previsto un apposito programma di interventi finalizzati a tale scopo. Nell'ambito di tale programmazione si trovano due azioni principali, una in ambito autostradale e l'altra relativa alla restante rete SNIT di 1° livello, entrambi finanziati dal Fondo Complementare: la prima si riferisce all'adeguamento delle opere d'arte delle autostrade A24 e A25, che riveste un ruolo fondamentale di collegamento per il cratere sismico dell'Aquilano; la seconda è relativa alla messa in sicurezza delle aree terremotate e costituisce il primo passo per affrontare questo tema in un'ottica programmatica più ampia nei successivi passi.

**FOCUS**
**Resilienza della rete stradale nel PNRR**

Messa in sicurezza del sistema autostradale A24 A25; monitoraggio tecnologico della rete viaria nazionale (SNIT); Manutenzione straordinaria Aree Interne della Strategia SNAI.

Gli interventi inseriti nel fondo complementare al Next Gen. EU del PNRR sono strettamente interconnessi, ed hanno i seguenti obiettivi strategici:

1. Aumentare il grado di conoscenza della rete viaria, con particolare attenzione alle opere d'arte serventi, attraverso l'attuazione delle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio;
2. Elaborare e condividere sistema innovativo di gestione della sicurezza, che consenta di realizzare una rete infrastrutturale innervata, ove cioè un capillare sistema di conoscenza e monitoraggio tecnologicamente avanzato sia gestito da un'unica piattaforma, anche dotata di algoritmi di intelligenza artificiale, per la gestione, la correlazione e l'analisi dei dati (anche a fini predittivi) e di supporto ai necessari interventi manutentivi, basato su:
  - sistemi e piattaforme digitali integrate per la raccolta, analisi, gestione, condivisione ed elaborazione dei dati;
  - sistemi innovativi di indagine e di monitoraggio strutturale, anche dinamico della rete e relativa sensoristica ad alta tecnologia, capillarmente integrata nella rete stradale per il controllo dello stato delle opere d'arte e del contesto idrogeologico;
  - avanzato uso di metodi e strumenti informativi per la digitalizzazione delle opere e delle reti (BIM e GIS);

- sistemi informatici avanzati per la pianificazione e decisione delle strategie e degli interventi e la gestione, realizzazione e rendicontazione degli interventi stessi;
  - valorizzazione e messa a disposizione delle elevate competenze tecniche necessarie alla realizzazione del processo.
3. Interventi necessari a garantire la difesa civile del Paese e la coesione territoriale tra centri ed aree interne, da realizzare con le metodologie sopra descritte.

### **Monitoraggio opere d'arte e messa in sicurezza A24 ed A25**

Il sistema autostradale A24 e A25 è stato dichiarato infrastruttura strategica ai fini della protezione civile, in quanto l'arteria rappresenta ad oggi l'unico sistema di collegamento est-ovest del Paese nell'Italia Centrale in grado di garantire il passaggio della colonna mezzi ed aiuti in caso di sisma; tale sistema si sviluppa su territorio interamente sismico, attraversando territori con intensità sismica che raggiunge o supera il 30% dell'accelerazione di gravità ed incrociando un complesso ed articolato sistema di faglie attive, che negli ultimi decenni hanno sviluppato una serie significativa di terremoti. Proprio per mettere in sicurezza tale arteria, di fondamentale importanza, il Governo ha nominato un commissario straordinario con apposita legge dello Stato con il compito di eseguire gli interventi necessari alla messa in sicurezza dell'arteria. Per rendere tuttavia efficiente tali interventi è necessario:

- monitorare strumentalmente tutti i ponti ed i viadotti;
- costruire un centro di raccolta e analisi dei dati di livello nazionale, che possa essere nel contempo un servizio offerto a tutti gli altri gestori dei servizi, interfacciandosi con il sistema AINOP;
- costruire un modello di strada "digitale" integrando i servizi di smart road a quelli di raccolta ed analisi dei dati inerenti la sicurezza;
- adeguare il traforo del Gran Sasso (10 km) alle specifiche in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea, proteggendo inoltre il sistema imbrifero del Gran Sasso; è inoltre prevista l'integrazione con sistemi di energia green;
- iniziare conseguentemente i lavori di messa in sicurezza secondo Piani stralcio derivanti dall'analisi dei dati raccolti, ed adeguare ponti e viadotti dell'infrastruttura.

Seguendo la strategia delle aree interne, saranno gli stessi enti locali appartenenti a ciascuna area ad individuare con precisione ed indicare le priorità delle varie tratte, mentre l'ente provinciale, responsabile dell'arteria stradale, eseguirà per massima parte i lavori necessari.

Gli obiettivi strategici di questo programma, per molti versi complementare ai primi due, sono:

1. Recuperare il ritardo manutentivo sulla rete viaria secondaria entro il 2026, affidando, secondo il principio di sussidiarietà, le progettazioni e le realizzazioni degli interventi ai soggetti attuatori, che meglio conoscono i bisogni del territorio amministrato, senza tuttavia disperdere le somme erogate in micro - interventi,
2. Aumentare la resilienza dell'infrastruttura stradale e delle aree che la stessa serve;
3. Sostenere, conseguentemente, un deciso upgrading delle policy proprie del dipartimento della Coesione, ma anche favorire le operazioni di difesa civile e di primo soccorso in caso di calamità e di fruizione del patrimonio paesaggistico di tali aree;
4. Favorire la ripresa economica e sociale del territorio; la ripartizione delle somme sopra riportate, oltre a provvedere al recupero dell'arretrato manutentivo in cui versano la rete viaria secondaria ed il patrimonio dei piccoli comuni, rafforza il potenziale di crescita del Paese sia in termini diretti che indiretti, proponendosi come un ottimo volano per la ripresa economica, in quanto gli investimenti previsti sono prontamente calati sulla realtà territoriale, ed appaltabili, per una buona quota, alle piccole e medie imprese del settore; inoltre, sono interventi che non necessitano di particolari autorizzazioni o nulla

osta, e sono quindi velocemente cantierabili. Ciò comporta un immediato effetto volano, sia dal punto di vista occupazionale, sia dal punto di vista economico.

Il MIMS supporterà lo sviluppo di tali progetti anche contribuendo ad un upgrading delle conoscenze e delle competenze necessarie per la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la rendicontazione di tali opere.

### **Monitoraggio tecnologico rete stradale SNIT**

L'insieme delle opere d'arte costituenti la rete stradale italiana è valutabile in oltre un milione e mezzo di unità, la maggior parte delle quali ha un'età superiore a 50 anni, presenta gravi carenze manutentive ed è soggetta a gravose azioni antropiche ed ambientali, ai rischi derivanti dal dissesto idrogeologico del territorio, viepiù aggravati dai cambiamenti climatici. Ciò evidenzia la complessità e l'onerosità delle azioni necessarie alla sicurezza ed alla piena funzionalità della rete infrastrutturale stradale ed alla programmazione ed esecuzione dei lavori di manutenzione, messa in sicurezza, miglioramento, adeguamento e sostituzione delle opere d'arte, atti a prevenire conseguenze in termini di vite umane, oltre che gravi ostacoli allo sviluppo economico ed alla coesione sociale del Paese. È pertanto necessario che le azioni volte ad incrementare la sicurezza delle infrastrutture devono essere organizzate secondo criteri oggettivi, con un approccio manageriale e basato sul concetto di rischio, che consenta di individuare le priorità e gli strumenti più opportuni di intervento.

A tale scopo, le innovative tecnologie per le indagini ed il monitoraggio tecnologico e gli strumenti digitali di gestione ed analisi dati offrono un bagaglio di cui ogni road manager deve essere oramai dotato; le complessità relative al numero ed al grado di conoscenza proprio dei diversi gestori, l'eterogeneità delle tipologie di opere d'arte e del loro livello di conservazione, unite alle risorse attualmente disponibili, rende necessaria un'innovazione di processo che consenta di affrontare il tema secondo programmi di intervento basati sulla reale necessità di manutenzione, anche per evitare che, con il procrastinarsi di tali interventi, vengano richieste somme ancora maggiori. Il progetto in atto prevede pertanto, a partire dalla rete SNIT, di contribuire alla messa in esercizio di tale rete innervata, dando inoltre l'opportunità ai vari soggetti gestori di servirsi del centro di raccolta ed elaborazione dei dati previsto nel progetto precedente. Si progetterà quindi un innovativo sistema - con caratteristiche univoche a livello nazionale - destinato a durare nel tempo e applicabile alle diverse casistiche, coerentemente inserito in una "architettura" complessiva aperta, tecnologicamente avanzata e su base digitale, che guardi tanto agli aspetti più tecnologici (comunicazioni, dati e loro elaborazione, tecniche di analisi, modelli) quanto agli aspetti organizzativi (strutture e capacità professionali per le analisi) e procedurali (norme, linee guida, "best practices", diffusione dell'informazione e trasparenza), da integrarsi con l'Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche (AINOP). La piattaforma favorirà, inoltre, la crescita sostenibile, le nuove competenze digitali come lo sviluppo dell'intelligenza artificiale, IoT (Internet of Things), il Deep learning, Big data, Machine learning, High Performance Computing, digitalizzazione dei processi di costruzione e monitoraggio nel settore infrastrutturale, etc.

### **Manutenzione straordinaria viaria a servizio delle Aree Interne**

La Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) rappresenta una politica nazionale di sviluppo e coesione territoriale che mira a contrastare la marginalizzazione ed i fenomeni di declino demografico propri delle aree interne del nostro Paese; tali aree sono collegate alla rete SNIT e quindi raggiungibili e fruibili in massima parte solo dalla rete viaria secondaria, e che pertanto la tenuta di tale sistema infrastrutturale, peraltro generalmente caratterizzato da un profondo deficit di manutenzione, sia prodromico ad ogni tipologia di intervento strutturale, economico o sociale su tali aree.

La presenza di una rete secondaria efficiente, quindi, rappresenta l'unico modo per permettere alle aree interne di interfacciarsi con i centri urbani, di ricevere da questi i servizi

territoriali a livello provinciale (sanità, presidi delle forze dell'ordine e di pubblica sicurezza, servizi alla persona, educazione scolastica di secondo livello), ma anche l'unica via percorribile di scambio di produttività tra le aree interne, spesso caratterizzate dalla presenza di attrattività paesaggistiche e naturali ( definiti paesaggi culturali) e da distretti industriali ed artigianali di elevata qualità, con il centro di riferimento, ma anche con la rete nazionale ed europea. Allo stesso tempo, le operazioni di manutenzione straordinaria evitano il consumo di nuovo suolo per l'ipotetico sviluppo di viabilità alternativa, consentendo di preservare il delicato equilibrio di tali aree.

Di più, le operazioni di manutenzione permettono di regimentare il deflusso delle acque, e pertanto aiutano nella lotta ai fenomeni di dissesto idrogeologico. In tal senso, inoltre, evitare lo spopolamento di tali aree e permettere ad alcuni segmenti produttivi di tornare a mantenere i territori montani, frutto di un equilibrio instauratosi nel tempo tra uomo e ambiente naturale, permette di prevenire anche i fenomeni alluvionali; anche qui, la rete stradale è anche spesso un primo importante argine a fenomeni di dissesto. Infine, per l'orogenesi caratteristica del Paese, le aree appenniniche e periferiche sono interessate da sismi mediamente più intensi rispetto a quelli che si manifestano nelle zone pianeggianti; rappresentando l'unico collegamento con le aree interne è fondamentale che rimanga fruibile anche dopo il verificarsi di eventi calamitosi.

In tal senso il MIMS, di concerto con il Ministero per il Sud e la Coesione territoriale, ha predisposto, dopo attento studio delle necessità di ogni area, un piano di interventi manutentivi che verranno programmati direttamente dalle singole Aree Interne, nel rispetto del principio di prossimità, attraverso somme ripartite tramite calcolo analitico di indicatori geografici (tipologia di area interna, presenza di comuni montani, lunghezza e tipologia della rete stradale) sociali (popolazione che gravita in tali aree, indici specifici di presenza di bambini ed anziani), e collegate ai rischi naturali propri di tali territori (sisma, alluvioni, frane...).

### A.3 I PORTI

Nelle more della redazione del PGTL e del DPP ed in conformità a quanto previsto nelle Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche del MIMS, l'individuazione degli interventi e dei programmi portuali si è sostanzialmente svolta in continuità con quanto effettuato nel corso dei precedenti Allegati Infrastrutture al DEF, tenuto conto delle ulteriori risorse apportate con il Fondo Complementare al PNRR. La ricognizione effettuata ha articolato gli interventi ed i programmi infrastrutturali portuali in:

- interventi con obblighi giuridicamente vincolanti (OGV), intesi come: a) interventi di importo complessivo superiore ai 10 mln € in corso di realizzazione al 31.12.2020 o previsti da accordi vincolanti seppur non ancora cantierizzati (vincolati ad esempio da Accordi di Programma) o non ancora in fase di realizzazione ma già appaltati; b) interventi relativi al programma *“efficientamento energetico ed ambientale e digitalizzazione”*, i quali non presentano limiti dimensionali, essendo di solito interventi di taglia limitata;
- alcuni grandi interventi che, sulla base delle strategie e degli obiettivi prioritari definiti nel presente documento, sono ritenuti fondamentali in termini di ricadute per la portualità nazionale, in funzione della maturità progettuale raggiunta. Tali interventi sono stati inseriti come fabbisogni prioritari del

sistema portuale nazionale ricadenti nella tabella dei progetti sottoposti, ovvero da sottoporre, a progetto di fattibilità.

La ricognizione degli interventi<sup>1</sup> è stata sistemizzata secondo i programmi di interventi portuali già definiti nei precedenti Allegati Infrastrutture al DEF e di un programma aggiuntivo, denominato “*resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici*” (descritto nel Focus seguente), come da Tabelle A.3.1 e A.3.2.

#### **FOCUS** Caratteristiche principali dei programmi portuali

I programmi portuali, all'interno dei quali vengono ricompresi i singoli interventi e progetti, rappresentano categorie tematiche omogenee come segue:

- manutenzione del patrimonio pubblico demaniale: il programma include interventi su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale al fine di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale, comprese le infrastrutture logistiche in uso al Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera adeguandole alla normativa antisismica e alla normativa in materia di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro, nonché favorendo l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- digitalizzazione della logistica e dei porti: il programma di digitalizzazione della logistica e dei porti italiani include quelle azioni tipo già intraprese negli ultimi anni, come il *preclearing* e l'implementazione dei *fast corridors* in ambito doganale, lo sviluppo del *Port Management Information System*, ovvero l'implementazione della *European Maritime Single Window* e dei *Port Community Systems*. Rientrano nel presente programma anche le risorse e gli interventi che verranno cofinanziati nel quadro dell'Investimento 2.1 del PNRR: Digitalizzazione della catena logistica del M3C2.2 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA consistenti sostanzialmente in interventi di realizzazione o di upgrading dei *Port Community Systems* portuali, la loro integrazione nonché l'interoperabilità tra questi ultimi e la Piattaforma logistica nazionale (PLN). In aggiunta a ciò, saranno cofinanziati anche interventi di potenziamento digitale degli scali (dagli accessi ai varchi, alla digitalizzazione dei processi e procedimenti amministrativi in ambito sportello unico amministrativo, ecc.);
- ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti<sup>2</sup>: il programma prevede di completare le iniziative infrastrutturali più idonee ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, nel rispetto della vocazione e dell'area di influenza di ciascun porto. Disegna un sistema di interventi coordinati che consentano di sviluppare servizi intermodali rapidi, economici e affidabili. Gli interventi sono, in

<sup>1</sup> Al fine di garantire un quadro univoco rispetto ai documenti programmatici in cui sono stati inseriti, gli interventi puntuali che compongono ciascun programma prioritario sono stati derivati dalle seguenti fonti e condivisi con le rispettive Autorità di sistema portuale: l'aggiornamento degli interventi portuali in corso di realizzazione e quelli con obbligazioni giuridicamente vincolanti contenuti negli Allegati Infrastrutture al DEF 2017, 2018, 2019 e 2020; i Piani Triennali delle Opere Pubbliche delle 16 Autorità di Sistema Portuale e gli Accordi di Programma, ove esistenti relativamente agli interventi portuali in corso di realizzazione, agli interventi con obbligazioni giuridicamente vincolanti ed ai progetti sottoposti ovvero da sottoporre a progetto di fattibilità previsti; gli interventi portuali in corso di realizzazione, gli interventi con obbligazioni giuridicamente vincolanti, i fabbisogni prioritari ed i progetti sottoposti ovvero da sottoporre a progetto di fattibilità rilevati, sulla base della compilazione trimestrale delle schede “*Interventi in pianificazione e programmazione*” e “*Fascicolo del Porto*” della “*Piattaforma porti*” co-gestita dalla Direzione Generale Porti del MIMS e da RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A; gli interventi portuali inseriti nel Fondo complementare ex DL n. 59/2021; gli interventi portuali definiti nel Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 13 agosto 2020 sul “riparto delle risorse del Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese per la quota attribuita al settore portuale”; gli interventi portuali previsti nel PNRR a valere nell'Investimento 4: Interventi per le Zone Economiche Speciali (ZES) della M5C3: INTERVENTI SPECIALI PER LA COESIONE TERRITORIALE e nell'Investimento 2.1: Digitalizzazione della catena logistica del M3C2.2 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA del PNRR.

<sup>2</sup> Vengono specificatamente esclusi dall'elenco gli interventi di ultimo-penultimo miglio ferroviario nei porti elencati nel Contratto di programma Investimenti di RFI.

particolare, differenziati tra “ultimo” miglio, se ricadenti nel sedime dei porti, e “penultimo” miglio, se relativi alla competenza del gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

- 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 aree di influenza di riferimento;
- accessibilità marittima: interventi per migliorare l’accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre;
- resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici: il programma è inserito per la prima volta nel presente documento e prevede interventi specifici tesi a sviluppare e ad adeguare le infrastrutture portuali a canoni di qualità, affidabilità e sostenibilità finalizzati a rafforzare la capacità delle infrastrutture stesse di affrontare e superare un evento climatico naturale o antropico non prevedibile;
- efficientamento energetico e ambientale: il programma prevede l’individuazione di un cruscotto di progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani così come previsto nel PSNPL Azione 7.1 “*Misure per l’efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti*”. All’interno di tale programma ricadono gli interventi previsti nel Piano nazionale del *cold ironing*, mentre non risultano inclusi gli interventi di efficientamento energetico e gestione dei rifiuti nei porti (*green ports*) a valere sulle risorse del PNRR facenti capo ad un differente dicastero;
- *waterfront* e servizi croceristici e passeggeri: interventi 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;
- attività industriali nei porti: 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.

<b>TABELLA A.3.1: PROGRAMMI E INTERVENTI PRIORITARI PORTI</b>								
<b>Id</b>	<b>Denominazione</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Costo Intervento (Mln €)</b>	<b>Risorse Disponibili DM 353 "Decreto porti" (Mln €)</b>	<b>Risorse Disponibili PNRR (Mln €)</b>	<b>Risorse Disponibili Fondo Complementare (Mln €)</b>	<b>Altre Fonti Statali (Mln €)</b>	<b>Fabbisogno Residuo (Mln €)</b>
<b>1</b>	<b>Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale</b>	SAVONA - Messa in sicurezza Torrente Segno	15,00	-	-	-	15,00	0,00
		LIVORNO - Intervento di straordinaria manutenzione diga curvilinea	33,00	-	-	-	-	33,00
		MESSINA - Lavori di riqualificazione e rifunionalizzazione degli uffici e del padiglione di ingresso nel quartiere fieristico di Messina	14,20	-	-	-	14,20	0,00
		PALERMO - Ripristino e adeguamento funzionale edificio ex Tirrenia	19,30	-	-	-	-	19,30
		PALERMO -Riqualificazione Molo Trapezoidale	26,50	25,50	-	-	-	1,00
		RAVENNA - Ristrutturazione della banchina c.d. Marcegaglia	12,57	-	-	-	12,57	0,00
		RAVENNA - Adeguamento banchine operative - 3° stralcio Lotti 1, 2 e 3	60,00	45,00	-	-	15,00	0,00
		VENEZIA - Conservazione architettonico e strutturale ad uso portuale dell'Edificio B "Edificio Sali e tabacchi" del compendio "ex Monopoli di Stato"	14,70	-	-	-	1,70	13,00
		VENEZIA - Molo Sali - Opere di ripristino palancoolato e completamento Banchina ad uso portuale	16,00	16,00	-	-	-	0,00
		TARANTO - Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante del porto di Taranto	18,05	-	-	-	18,05	0,00
		TARANTO - Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex yard Belleli	45,50	45,50	-	-	-	0,00
		TARANTO - Molo San Cataldo: rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo S.Cataldo e della Calata 1 del porto di Taranto	25,50	-	-	-	25,50	0,00
		CATANIA - Ristrutturazione, consolidamento e adeguamento delle banchine e delle infrastrutture del porto nuovo	14,01	-	-	-	-	14,01
		<b>2</b>	<b>Digitalizzazione della logistica e ICT</b>	-	-	-	-	-

Id	Denominazione	Descrizione	Costo Intervento (Min €)	Risorse Disponibili DM 353 "Decreto porti" (Min €)	Risorse Disponibili PNRR (Min €)	Risorse Disponibili Fondo Complementare (Min €)	Altre Fonti Statali (Min €)	Fabbisogno Residuo (Min €)
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	GENOVA - Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea Sommergibile"	17,80	-	-	-	17,80	0,00
		LA SPEZIA - Potenziamento di impianti ferroviari di La Spezia Marittima all'interno del porto commerciale secondo il P.R.P	38,98	-	-	-	-	38,98
		LA SPEZIA - Opere di completamento infrastruttura ferroviaria di La Spezia Marittima interna al porto mercantile	12,00	12,00	-	-	-	0,00
		CIVITAVECCHIA - Interventi di riorganizzazione del Sistema ferro in area Autorità Portuale di Civitavecchia	18,46	-	-	-	14,29	4,17
		NAPOLI - Collegamenti stradali e ferroviari interni al sedime portuale	26,50	-	-	-	26,50	0,00
		NAPOLI - Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale	20,00	-	-	20,00	-	0,00
		GIOIA TAURO - Nuovo Terminal Intermodale	20,00	-	-	-	20,00	0,00
		TRAPANI - Connessione tra il porto e l'area industriale - potenziamento	17,80	-	17,80	-	-	0,00
		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	40,30	-	-	10,00	30,30	0,00
		TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale, fase 1	39,53	-	-	-	39,53	0,00
		TRIESTE - Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo del porto di Trieste.	188,54	-	-	180,00	-	8,54
		TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale, fase 2	32,20	32,20	-	-	-	0,00
		Venezia - Opere di adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica	12,00	-	-	12,00	-	0,00
		TARANTO - Piastra logistica integrata al sistema intermodale del corridoio adriatico	219,14	-	-	-	219,14	0,00
TARANTO - Infrastruttura primaria e accessibilità strada-rotaia dell'area "eco industrial park" (frazione ex Ilva)	50,00	-	50,00	-	-	0,00		

Id	Denominazione	Descrizione	Costo Intervento (Mln €)	Risorse Disponibili DM 353 "Decreto porti" (Mln €)	Risorse Disponibili PNRR (Mln €)	Risorse Disponibili Fondo Complementare (Mln €)	Altre Fonti Statali (Mln €)	Fabbisogno Residuo (Mln €)
4	Ultimo miglio stradale	GENOVA - Riassetto sistema di accesso alle aree operative del bacino di Voltri	20,03	-	-	-	20,03	0,00
		GENOVA - Programma straordinario interventi stradali prioritari in ambito portuale	141,24	-	-	-	141,24	0,00
		BARI - Realizzazione strada camionale di collegamento tra l'Autostrada A14 ed il porto di Bari - Stazione appaltante Città Metropolitana di Bari	210,00	82,00	-	-	122,00	6,00
		CAGLIARI - Strada di collegamento tra il terminal ro ro al porto ovest con svincoli sulla SS 195	10,00	-	10,00	-	-	0,00
		SAVONA - Nuova viabilità urbana in fregio Molo 8.44	20,58	-	-	-	20,58	0,00
		CIVITAVECCHIA - Viabilità principale rampe nord 2° lotto OO.SS.	102,10	69,04	-	-	-	33,06
		CIVITAVECCHIA - Ponte di collegam. con antemurale (II lotto OO.SS.)	10,10	-	-	10,00	0,10	0,00
		PIOMBINO - Nuova strada di accesso al porto di piombino (stralcio ss 398 dello svincolo terre rosse)	18,50	-	-	-	17,60	0,90
		SALERNO - 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	125,92	-	-	10,00	115,92	0,00
		*MESSINA - Comune di Messina: Realizzazione strada di collegamento tra il Viale Gazzi e l'Approdo delle Ferrovie per Via Don Blasco	27,00	-	-	-	27,00	0,00
		GIOIA TAURO - Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord	16,50	-	16,50	-	-	0,00
		ANCONA - Nuovo collegamento tra la SS 16 e il porto di Ancona	99,61	-	-	-	-	99,61
AUGUSTA - messa in sicurezza delle opere d'arte al servizio dell'accesso al porto dell'isola e	26,21	-	26,21	-	-	0,00		

		realizzazione del terzo collegamento tra le aree portuali e la terraferma						
--	--	---------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--

Id	Denominazione	Descrizione	Costo Intervento (Mln €)	Risorse Disponibili DM 353 "Decreto porti" (Mln €)	Risorse Disponibili PNRR (Mln €)	Risorse Disponibili Fondo Complementare (Mln €)	Altre Fonti Statali (Mln €)	Fabbisogno Residuo (Mln €)
5	Accessibilità marittima	SAVONA - Nuova diga Vado Ligure prima fase	75,71	-	-	45,00	30,71	0,00
		GENOVA - Nuova Diga del Porto di Genova	950,00	-	-	500,00	450,00	0,00
		GENOVA - Nuova Torre Piloti	19,50	-	-	-	19,50	0,00
		GENOVA - Dragaggi Sampierdarena e porto passeggeri	10,00	-	-	-	10,00	0,00
		LA SPEZIA - Bonifica ed escavo dei fondali esterni al molo Fornelli Est	11,86	-	-	-	11,856	0,00
		LA SPEZIA - Dragaggio 2° e 3° bacino portuale nel Porto Mercantile della Spezia	27,60	-	-	-	-	27,60
		CIVITAVECCHIA - Prolungamento Banchina 13 II lotto (II lotto OO.SS.)	68,33	-	-	26,65	-	41,68
		CIVITAVECCHIA - Nuovo accesso al bacino storico (II lotto OO.SS.)	43,25	-	-	43,25	-	0,00
		PORTO TORRES - Progettazione definitiva ed esecutiva sulla base del progetto preliminare e per la realizzazione dei lavori per il prolungamento dell'Antemurale di Ponente	36,26	-	-	-	36,26	0,00
		SALERNO - Escavo Fondali porto commerciale	38,10	-	-	-	38,10	0,00
		SALERNO - Prolungamento del molo sopraflutto e resecazione del tratto finale del molo di sottoflutto	23,00	-	-	-	23,00	0,00
		SALERNO - Prolungamento del Molo Manfredi	25,00	-	-	15,00	-	10,00
		SALERNO - Dragaggio del Porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso - fase 2	40,00	-	-	40,00	-	0,00
		NAPOLI - Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di levante (I stralcio)	33,63	-	-	-	33,63	0,00
		NAPOLI - Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati - 2° lotto	12,50	-	-	-	12,50	0,00
		NAPOLI - Porto di Napoli - Prolungamento e rafforzamento della diga Duca D'Aosta	150,00	-	-	150,00	-	0,00
		GIOIA TAURO - Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord	16,50	-	16,50	-	-	0,00
		GIOIA TAURO - Reseazione delle banchine di ponente tratti G-H-I	40,00	-	-	-	20,00	20,00