



## Allegato al DEF 2024 - Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica

### Le linee programmatiche

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

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

Nel Capitolo III viene aggiornato il contesto di riferimento, con riguardo ai tre sistemi infrastrutturali di competenza del Ministero: il **sistema infrastrutturale dell'edilizia**, per lo sviluppo della qualità dell'abitare; il **sistema idrico**, tenuto anche conto della situazione emergente di scarsità del bene primario acqua in ambito civile, agricolo, industriale e turistico; il **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT)**, inquadrato rispetto agli assi multimodali della rete europea Ten-T.

Il Capitolo IV aggiorna i **Focus** relativi alle priorità programmatiche già individuate nella precedente edizione del 2023, integrati con le nuove priorità emerse nel corso del 2024. Infine, in **Appendice**, è riportata la ricognizione degli investimenti in corso e programmati di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si ricorda che la nuova disciplina in materia di programmazione e progettazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale è dettata dall'art. 39 del D. Lgs. n. 36/2023 (nuovo Codice dei contratti pubblici) – entrato in vigore il 1° aprile 2023 e divenuto efficace dal 1° luglio 2023, con l'abrogazione del D.Lgs. n. 50/2016 – il quale dispone che il Governo qualifica una infrastruttura come strategica e di preminente interesse nazionale con delibera del Consiglio dei ministri, in considerazione del rendimento infrastrutturale, dei costi, degli obiettivi e dei tempi di realizzazione dell'opera, sentite le regioni interessate, ovvero su proposta delle regioni al Governo, sentiti i Ministri competenti, e prevede che l'elenco delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale è inserito nel Documento di economia e finanza.

Alla luce di questi presupposti, nella pianificazione di medio-lungo periodo delle infrastrutture di propria competenza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) si concentrerà: sul **completamento degli investimenti programmati**; sulla **messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti**; sul continuo **monitoraggio**, nel prossimo triennio, delle **modifiche al Codice dei contratti pubblici**, sullo **sviluppo delle ulteriori opere individuate come strategiche**; sulla necessità di **realizzare opere di qualità**.

#### *Per lo sviluppo della qualità dell'abitare*

L'Allegato affronta il tema dell'**edilizia statale, delle politiche abitative e della rigenerazione urbana**. In tale ambito, si considera la necessità di andare oltre una politica concentrata sui singoli interventi di riqualificazione abitativa, per avviare una visione integrata in materia di edilizia statale e politica abitativa, evidenziando il ruolo essenziale di un cosiddetto "**Piano Casa**", da definirsi secondo **tre direttrici**: una regolatoria, una pianificatoria ed un'altra di tipo finanziario. In particolare, si ritiene importante che il Governo e gli altri Enti intervengano per favorire un'edilizia di "alta qualità", con le migliori tecnologie e i materiali più efficienti, non solo nelle zone centrali o creando quartieri per i segmenti più elevati di mercato, ma anche e soprattutto nelle periferie, per dare a queste ultime un nuovo volto e anche per estendere le aree urbane e attenuare l'iper-antropizzazione.

#### *Per lo sviluppo del sistema idrico*

Il documento segnala che il sistema idrico è di importanza primaria, a seguito dei cambiamenti climatici, per cui risulta imprescindibile l'adeguamento, il potenziamento e lo sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica. A tale fine, [il decreto-legge n. 39 del 2023, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 14 aprile 2023](#), recante disposizioni urgenti per il contrasto della scarsità idrica e per il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, ha previsto, all'articolo 1, l'istituzione di una

apposita **Cabina di regia per la crisi idrica**. Il documento in esame segnala inoltre che in corso di predisposizione il "Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico" (PNISSI).

### **Per lo sviluppo delle infrastrutture e del sistema dei trasporti e della logistica**

Il Documento riporta che lo sviluppo del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della logistica (SNIT) continua ad essere di assoluta priorità nelle politiche del MIT, anche considerando la scadenza del 2026 per il completamento delle opere finanziate dal PNRR e dal Fondo complementare al PNRR. In particolare, si prevede una particolare focalizzazione, sulle seguenti tematiche:

- sicurezza stradale, valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente e definizione e attivazione delle procedure di aggiornamento e revisione del sistema delle concessioni autostradali;
- efficientamento del trasporto pubblico locale;
- potenziamento degli assi ferroviari nazionali per il trasporto di persone e merci;
- valorizzazione della catena logistica;
- riforma della *governance* dei porti e potenziamento del trasporto marittimo;
- sviluppo degli aeroporti e del trasporto aereo, nel quadro del Piano nazionale degli aeroporti.

### **La metodologia di selezione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale**

Nell'Allegato si evidenzia che le **modalità di individuazione delle infrastrutture strategiche**, la cui realizzazione riveste carattere di urgenza e di preminente interesse nazionale ai fini della modernizzazione e dello sviluppo del Paese, hanno un ruolo determinante nell'affrontare il processo di pianificazione strategica e di programmazione degli investimenti. In particolare, si sottolinea che l'articolo 39, commi 2 e 3, del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023) prevede la disciplina per l'individuazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale, sulla base, tra l'altro, del **rendimento atteso dell'opera** declinato, in termini di:

- sviluppo infrastrutturale del Paese;
- riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale;
- sostenibilità ambientale;
- garanzia della sicurezza strategica;
- contenimento dei costi di approvvigionamento energetico del Paese;
- e adeguamento della strategia nazionale a quella della rete europea delle infrastrutture.

Il contributo di un'opera all'obiettivo di "**sviluppo infrastrutturale del Paese**" è stato declinato attraverso quattro criteri: fattibilità; coerenza con le strategie nazionali; sinergia con altri progetti e investimenti; potenziamento di infrastrutture esistenti. L'obiettivo definito "**riequilibrio socioeconomico**" mira a garantire che gli impatti delle opere sulla popolazione, sulle attività economiche e su differenti territori siano distribuiti in modo equo, contribuendo così alla riduzione delle disparità esistenti; pertanto, lo stesso è stato declinato in tre differenti criteri: riequilibrio tra domanda e offerta; riequilibrio sociale; "*Wider Economic Impacts*" (WEIs).

Per WEIs si considerano gli impatti generati dalle infrastrutture di trasporto e/o idriche che si riversano su mercati esterni a quelli dei singoli settori ovvero il contributo delle infrastrutture alla crescita economica locale e alla competitività delle imprese (grazie, ad esempio, all'incremento degli scambi commerciali o alla riduzione dei costi di trasporto e aumento della competitività o alla possibilità di sviluppare agricoltura irrigua o sicurezza di approvvigionamento idrico per le industrie idroesigenti).

L'obiettivo definito "**sostenibilità ambientale**", che fa riferimento alla valutazione degli impatti ambientali associati alla progettazione, alla costruzione, all'operatività delle opere proposte, è stato declinato nei seguenti criteri: mitigazione del rischio climatico e adattamento ai cambiamenti climatici; impatto sulla qualità dell'aria e dell'acqua; mitigazione del consumo di suolo e utilizzo sostenibile delle risorse naturali; impatto sull'ambiente naturale; tutela del benessere sociale.

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

L'obiettivo definito "**contenimento dei costi di approvvigionamento energetico**" si riferisce alla valutazione del grado di efficientamento dell'approvvigionamento energetico.

L'obiettivo definito "**adeguamento della strategia nazionale a quella europea**" fa riferimento alla valutazione delle opere in una duplice ottica: contributo alla realizzazione delle TEN-T (*Trans-European Network – Transport*; allineamento ad altre direttive europee (es. Direttiva Quadro Acque). Nello specifico, Il

criterio di contributo alla realizzazione delle TEN-T valuta sia il contributo dell'opera oggetto di valutazione al completamento della Rete TEN-T, sia il contributo al completamento di uno specifico corridoio della Rete TEN-T. Per ogni opera proposta, viene inoltre valutato il grado di conformità e di allineamento alle direttive europee vigenti relative al settore della mobilità e dei trasporti, con particolare riferimento all'interoperabilità dei sistemi e alla decarbonizzazione del settore, ovvero alle direttive europee vigenti in tema di corretto uso delle risorse idriche e tutela dei corpi idrici.

## Il contesto di riferimento

### *I programmi di edilizia pubblica*

Nel contesto riguardante il tema dell'edilizia statale e della rigenerazione urbana si collocano, il **Programma Nazionale Innovativo per la Qualità dell'Abitare (PINQuA)** e il **Programma ERP - Sicuro Verde Sociale**, che utilizzano i finanziamenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e del Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al PNRR (PNC).

Tali programmi mirano ad intervenire sul patrimonio immobiliare, con interventi di efficientamento energetico e di miglioramento sismico, coinvolgendo i servizi e le attrezzature, la qualità dell'ambiente urbano, l'accessibilità materiale e immateriale, l'attenzione alla dimensione dell'urbanità.

Il **Programma innovativo della qualità dell'abitare (PINQuA)** (M5C2.2.3 del PNRR), istituito dalla [Legge di bilancio 2020](#) (art. 1, comma 437 della L. n. 160/2019) e disciplinato dal [Decreto Interministeriale n. 395 del 16 settembre 2020](#), ha previsto investimenti per 2,8 miliardi di euro di prestiti per il periodo 2021-2026. Con il [D.M. 7 ottobre 2021 n. 383](#) sono stati approvati gli elenchi dei beneficiari e le 159 proposte di rigenerazione urbana e di edilizia residenziale pubblica presentate da Regioni, Comuni e Città Metropolitane, per un ammontare complessivo pari a 2,8 miliardi. Alle regioni del Mezzogiorno è stata riservata una quota pari al 40 per cento degli stanziamenti previsti (comma 6-*bis* dell'art. 2 del D.L. 77/2021). Per approfondimenti si rinvia al seguente [link](#).

La Corte dei conti ha pubblicato con la [deliberazione n. 30/2023](#) del 16 febbraio 2023 e con la [deliberazione n. 58/2024](#) del 27 febbraio 2024 il rapporto sull'attuazione del PINQuA.

Il **Programma ERP - Sicuro Verde Sociale**, previsto dall'art. 1 del [D.L. 59/2021](#) (Fondo complementare al PNRR) è volto alla riqualificazione del patrimonio di Edilizia residenziale pubblica (ERP), per rendere le strutture esistenti sismicamente più sicure, energeticamente più efficienti, meno inquinanti e socialmente più eque, per complessivi 2 miliardi di euro per il periodo 2021-2026.

Con il [D.P.C.M. 15 settembre 2021](#) sono state ripartite tra le Regioni e le Province Autonome, nell'arco temporale dal 2021 al 2026, risorse pari a 2 miliardi di euro che concorreranno alla realizzazione di 1.575 interventi su oltre 27.000 alloggi. Il [Decreto direttoriale n. 52 del 30 marzo 2022](#), ha provveduto all'approvazione del Piano degli interventi ammessi a finanziamento.

La Corte dei Conti con la [deliberazione n. 31/2023](#) 16 febbraio 2023 e la [deliberazione n. 54/2024](#) ha verificato gli obiettivi programmati e raggiunti.

Il **Piano Casa**, previsto dalla legge di bilancio per il 2024 (articolo 1, commi 282-284 della L. n. 213 del 2023), le cui linee guida saranno emanate attraverso un decreto ministeriale, si svilupperà secondo i seguenti indirizzi: riordino e semplificazione delle procedure relative alla disciplina edilizia/urbanistica; riordino delle attività degli enti strumentali regionali (IACP comunque denominati); quantificazione del fabbisogno abitativo di ERP ed ERS; e nuova edilizia residenziale (ERP-ERS).

L'Allegato segnala inoltre che la **disciplina in materia urbanistica**, incardinata nella legge n. 1150 del 1942 e nel D.M. n. 2 aprile 1968, n. 1444, **risulta inadeguata** ai più recenti (e futuri) modelli di sviluppo; si specifica, quindi, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'obiettivo di **avviare una nuova riforma urbanistica**, sta attivando una serie di azioni, finalizzate all'elaborazione di uno strumento normativo in grado di riformulare gli obsoleti capisaldi che regolano la materia e le politiche di sviluppo urbano.

### *Le infrastrutture idriche*

In relazione alle infrastrutture idriche, l'allegato in esame evidenzia che il settore idrico è caratterizzato da un ingente fabbisogno di investimenti, necessari per allineare lo stato delle infrastrutture ai migliori standard internazionali. Gli investimenti necessari per colmare il gap infrastrutturale, sia in assoluto che fra il Nord e il Sud del Paese, devono consentire prioritariamente di:

- rendere le infrastrutture idriche primarie (grandi adduttori, invasi, grandi derivazioni) efficienti e resilienti, in un'ottica di adattamento ai cambiamenti climatici in atto, in maniera da garantire il superamento di crisi idriche ormai sempre più frequenti superando la politica "dell'emergenza" (**sicurezza dell'approvvigionamento idrico**);

- programmare e attuare gli indispensabili interventi di manutenzione necessari soprattutto per l'adeguamento e/o il mantenimento della sicurezza delle grandi e piccole dighe, ma anche dei grandi sistemi di derivazione e adduzione delle acque, sia in termini di sicurezza delle opere strutturali che di conseguente

recupero/incremento di capacità utile e di trasporto, e quindi di valore economico (sicurezza infrastrutturale), oltre ad una gestione più efficace della risorsa idrica e una contestuale riduzione delle perdite, anche nelle reti di distribuzione (**ottimizzazione della risorsa**);

- **completare i grandi schemi/sistemi idrici ancora incompiuti**, soprattutto nel Mezzogiorno, eventualmente riprogettandoli in un'ottica più moderna laddove necessario.

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

L'allegato sottolinea quindi che, per le finalità indicate, è stata istituita la **Cabina di regia per la crisi idrica** (con il D.L. 14 aprile 2023, n. 39) e, con i commi 516 e ss. dell'art. 1 della legge 205/2017 e con la riforma inserita nel PNRR (avviata con il D.L. 121/2021) "si è posto rimedio alla mancanza di un atto di pianificazione in materia di sistemi idrici. È infatti in corso di predisposizione il '**Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**' (PNIISSI), con l'obiettivo di aumentare significativamente l'accesso alla risorsa idrica complessiva, anche attraverso nuove modalità di ricognizione dei fabbisogni e rinnovati criteri di selezione delle infrastrutture idriche su cui intervenire". Tale Piano, come evidenziato dal PNR, rappresenta un passo fondamentale nella direzione di "garantire un supporto duraturo al comparto, a tutela dell'ambiente e della qualità del servizio finale alle diverse tipologie di utenti e per lo sviluppo infrastrutturale ed economico di un settore strategico per il Paese" e testimonia "l'importanza riconosciuta dal MIT e dal Governo alla gestione sostenibile delle risorse idriche ed al corretto sviluppo delle relative infrastrutture al fine di garantire, ancor di più in un contesto affetto dai cambiamenti climatici, la sicurezza dell'approvvigionamento idrico".

Dal punto di vista finanziario, il PNR evidenzia che ad oggi, per il PNIISSI, a fronte di una **dotazione finanziaria complessiva** pari a pari a **3.367,21 milioni di euro** (risultante dalla somma dei 2.467,21 milioni di euro finanziati per il periodo 2018-2033, che costituivano le risorse di cui era alimentato il piano nella sua versione precedente alla riforma del PNRR, e dei 900 milioni di euro previsti dalla misura M2C4-I4.1 del PNRR), sono stati **impegnati circa 2,2 miliardi di euro**.

Si ricorda che la misura M2C4-I4.1 reca delle linee di intervento per investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico. Le risorse assegnate per tale linea di investimento sono complessivamente pari a 2.000 milioni di euro di cui 900 milioni a valere su risorse aggiuntive del PNRR e 1.100 milioni di euro a valere su risorse a legislazione vigente. Tali risorse sono state programmate con decreto ministeriale n. 517 del 2021 con cui sono stati individuati 124 interventi da attuare con 74 soggetti attuatori differenti. Si ricorda inoltre che il PNRR (misura M2C4-I4.2) ha previsto degli interventi per la riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti. Le risorse assegnate per tale linea di investimento sono complessivamente pari a 900 milioni di euro e i relativi interventi da finanziare sono stati selezionati con un avviso pubblico emanato il 9 marzo 2022. Le risorse in questione sono state assegnate a 33 interventi che consentiranno di attrezzare entro il 31 dicembre 2024 circa 45.500 chilometri di condotte ad uso potabile con strumentazioni e sistemi di controllo innovativi per la localizzazione e la riduzione delle perdite; entro il 31 marzo 2026 si prevede di estendere tali interventi a circa 72.000 chilometri di condotte. Si fa notare che nell'ambito della rimodulazione del PNRR recentemente operata, all'investimento 4.2 in questione sono stati destinati ulteriori 1.024 milioni di euro per lo scorrimento della graduatoria delle proposte ammesse ma non finanziate per carenza di fondi.

In relazione allo **stato di attuazione del PNIISSI**, l'allegato evidenzia che "le procedure per iniziare tale attività di pianificazione a livello nazionale sono state avviate dal MIT il 21 giugno 2023 con la pubblicazione di un avviso per recepire tutte le proposte di intervento, in ordine di priorità e di maturità progettuale, da parte dei soggetti proponenti. Nei modi e nei tempi stabiliti dall'avviso...sono pervenute 562 proposte", per un **costo complessivo** stimato di oltre **13,5 miliardi di euro**. L'allegato ricorda altresì che "attualmente, il MIT sta valutando le proposte pervenute secondo un'analisi multicriteriale che analizza le proposte su base tecnica, economico-finanziaria, ambientale e sociale (accessibilità ed impatti dell'opera sulle comunità)".

### **Le strade e le autostrade**

L'Allegato ricorda che nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) sono presenti la rete stradale e autostradale di rilevanza nazionale e internazionale che si estende per circa 30.600 km (rete stradale e autostradale nazionale), compresi 13 valichi alpini. Di tale rete si è definita la sottorete dello SNIT di primo livello, la cui estensione è di circa 15.300 km. Tale sottorete è stata integrata dalle direttrici di connotazione europea TEN-T "Core" e "Comprehensive" non presenti nello SNIT di primo livello come definito nel [PGTL del 2001](#), nonché aggiornata con ulteriori assi stradali di rilevante interesse, realizzati nel corso degli ultimi 15 anni.

## Il sistema dei trasporti

L'Allegato ricorda la struttura e gli obiettivi delle **reti transeuropee di trasporto TEN-T** e la relativa proposta modificativa che revisiona l'attuale scenario con una nuova configurazione delle reti TEN-T e dei Corridoi che dovrebbe entrare in vigore entro il primo semestre 2024.

Viene inoltre ricordato il meccanismo per collegare l'Europa, il **Connecting Europe Facility (CEF) 2021-2027**, che consente di finanziare i progetti infrastrutturali nel settore dei trasporti, del digitale e dell'energia. Il portafoglio progetti italiano comprende la Galleria di Base del Brennero lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e la nuova linea ferroviaria Torino-Lione lungo il Corridoio Mediterraneo, che, con le relative tratte di accesso, assorbono oltre 480 milioni di euro di contributo europeo; altre iniziative sono dedicate ai combustibili alternativi, con un contributo europeo assegnato pari a circa 200 milioni di euro.

L'Allegato ricorda anche il **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)**, che rappresenta l'insieme di infrastrutture attuali e programmate, puntuali e a rete, di interesse nazionale e internazionale che costituisce la struttura portante del sistema di trasporto passeggeri e merci italiano. Sono presenti tabelle illustrative della rete ferroviaria di interesse nazionale e delle ferrovie regionali in concessione, della rete SNIT dei porti italiani e degli aeroporti e della rete SNIT degli interporti secondo la proposta di revisione delle reti TEN-T.

## Trasporti di passeggeri e di merci: dati di contesto

Con specifico riferimento ai **trasporti di persone e merci**, il paragrafo III dell'allegato III reca una ricognizione diacronica dell'andamento dei diversi **settori**, rispettivamente **stradale**, **ferroviario** (urbano ed *extra*), **marittimo** e **aereo**.

In tale contesto, sono offerti dati che consentono la comparazione dei dati sulla domanda del servizio di trasporto nei periodi immediatamente precedenti e successivi allo scoppio della pandemia.

Globalmente si evidenzia che **dal 2021** si assiste ad una **significativa ripresa dei traffici**, in parte rallentata dal perdurare dello *smart-working* e della didattica a distanza (DAD) e, in generale, dagli effetti delle politiche restrittive indotte dalla pandemia, con gli spostamenti totali, che seppur ancora lontani nel 2022 dai valori pre-pandemici (-17,3%), mostrano una confortante crescita media annua del 16,6% e con aumenti in tutti i comparti compresi tra il 13,3% medio annuo del trasporto marittimo ed il 78,3% medio annuo del trasporto aereo.

Nel **2022** le analisi del **traffico merci** mostrano un **incremento del 3,4%** rispetto all'anno precedente, con la **prevalenza del trasporto su strada**, che rappresenta oltre il **60%** delle tonnellate-km di merce complessivamente trasportata. Le percentuali delle **altre modalità di trasporto merci**, per l'anno 2022, sono le seguenti:

- trasporto merci per le vie d'acqua (navigazione marittima e interna): 26,6%, (27,0% nel 2021);
- trasporto merci ferroviario: 11,5% (12,2% nel 2021);
- trasporto merci aereo: 0,6%.

Per quanto riguarda invece i dati degli **spostamenti stradali e autostradali dei passeggeri**, l'Allegato mostra che nel 2022, il **trasporto privato con veicoli individuali** (autovetture, motocicli e ciclomotori) rappresenta quasi l'**88%** dei passeggeri-km totali, seguiti dai **veicoli di trasporto collettivo** (autolinee e filovie) **extraurbano con il 10,8%** del totale e dai veicoli di **trasporto collettivo urbano con l'1,4%**.

Per quanto riguarda la **mobilità urbana**, i dati evidenziano che la **modalità individuale motorizzata (auto e moto)** rappresenta nel 2022 il **70,4%** del totale, seguita dalla **mobilità "dolce" (piedi, bici e micromobilità)** con il **22,1%** e dal **trasporto collettivo con il 7,4%**.

Nel **primo semestre del 2023** la **quota dell'auto**, recupera oltre 3 punti percentuali in più del livello preCovid, arrivando al **66%** circa.

Gli spostamenti in **bicicletta** e con soluzioni di **micromobilità aumentano** del 24,2% tra il 2019 e il 2022, arrivando al **4%** circa degli **spostamenti urbani**.

Gli spostamenti **a piedi si attestano**, nel primo semestre 2023, **al 18,9%** nelle modalità di mobilità urbana.

Per quanto riguarda il **trasporto di persone su ferrovia, linee metropolitane e tranviarie**, il **trasporto ferroviario nazionale** nel 2022 ha trasportato l'**87,1%** dei passeggeri-km totali dell'intero comparto (+ 3% sul 2021), a fronte del **12,9% dei sistemi di trasporto a impianti fissi** urbani e metropolitani, suddivisi tra metropolitane (9,3%), tranvie urbane ed extraurbane (3,1%) e funivie/funicolari (0,6%).

Quanto al **trasporto ferroviario delle merci**, il documento illustra che nel 2021 l'aumento rispetto all'anno precedente è stato del +13%, che porta al +9,9% la variazione nei confronti del periodo pre-pandemico. Per l'anno 2022 si registrano quasi 24 miliardi di tonnellate-km trasportate – delle quali oltre il

96% dalle grandi imprese – con una riduzione del 2,1% rispetto all'anno precedente ma in netta crescita (+11,5%) rispetto ai volumi pre-COVID-19.

Nel comparto del **trasporto marittimo passeggeri** i dati mostrano che nel 2022 l'Italia ha trasportato via mare un totale di oltre **61 milioni di passeggeri (+ 41,5% rispetto al 2021)**, ma ancora con un meno 9% rispetto al periodo pre-pandemico. Il trasporto crocieristico, che durante la pandemia ha perso quasi il 95% dei suoi traffici, li ha in gran parte (circa tre quarti) recuperati nel 2022 e rappresenta circa il 9% del trasporto passeggeri. Il trasporto traghetti, che rappresenta il 17% del trasporto marittimo passeggeri, registra un residuo meno 5,4% rispetto al periodo pre-pandemico.

Nel 2022 la **movimentazione marittima delle merci** (espressa in tonnellate) reca un **+ 2%**, attestandosi a 490,2 milioni di tonnellate e di poco superiore (+0,2%) al valore del 2019. Il settore Ro-Ro ha movimentato poco meno di 121 milioni di tonnellate di merce (+ 7,7% rispetto al 2019), con una leggera flessione (-1,4%) rispetto all'anno precedente. I container , con circa 119,5 milioni di tonnellate movimentate nel 2022, confermano il trend positivo per tutto il periodo 2018÷2022, con una crescita media annua di quasi 2 punti percentuali.

Il **sistema aeroportuale** italiano ha chiuso il **2022** con circa **164 milioni di passeggeri**, un valore più che raddoppiato rispetto al 2021, ma ancora con un - 14,8% rispetto al 2019.

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

L'allegato offre informazioni anche sui **servizi di mobilità condivisa** (c.d. *sharing mobility*), essenzialmente i mezzi di micro mobilità urbana (biciclette elettriche, monopattini e ciclomotori elettrici) e automobili in *car sharing*. In tale contesto nel 2022 la *sharing mobility* in Italia è risultata, non solo in ripresa rispetto alla flessione indotta dalla pandemia, ma addirittura in **notevole espansione**. Nel 2022 risultano presenti in Italia circa 211 servizi di sharing mobility, dei quali quasi la metà costituiti dai monopattini in condivisione (il 47% sul totale dei servizi attivi con un +3% rispetto al 2021). Il numero medio dei noleggi nel biennio post-COVID 2021÷2022 torna a crescere con un tasso medio annuo del 50,8%

Una **riduzione** di offerta di veicoli si registra invece nel *car-sharing* (- **10,2%** medio annuo nel triennio 2020÷2022). Di contro, la domanda di **bike-sharing** si presenta in **crescita** nel 2022, sia nei noleggi (**+73,8%**) che nelle percorrenze (+113,3%), con valori superiori a quelli pre-pandemici.

Per ulteriori approfondimenti si può consultare la tabella riepilogativa (pag 68 dell'Allegato Infrastrutture) che fornisce una sintesi complessiva delle variazioni percentuali della domanda di mobilità nelle diverse forme di trasporto negli anni 2021-2023, rispetto al 2019.

## Focus strategici

### **Ponte sullo Stretto di Messina**

L'Allegato descrive, in merito alla realizzazione del **Ponte sullo stretto di Messina, l'iter, i costi e le prestazioni attese**.

Per quanto riguarda l'iter si puntualizza che con il D.L. n. 35/2023 si è riavviato l'iter realizzativo dell'opera attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la risoluzione del contenzioso pendente e la continuità con l'iter approvativo del progetto definitivo del 2011-2012.

Quanto al tema del **costo e dei fondi destinati alla realizzazione dell'opera**, esso risulta complessivamente pari a **13,5 miliardi di euro**. La "Relazione del Progettista" di completamento del progetto definitivo predisposta da Stretto di Messina Spa ha prodotto, con le stime di dettaglio ad oggi disponibili, un costo di investimento per i lavori di realizzazione dell'opera pari a circa 12 mld. di euro, finanziati con la Legge di Bilancio per il 2024 e con il fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC 21-27), compresa una quota di pertinenza delle Regioni Calabria e Sicilia. Per quanto riguarda le opere di connessione al Ponte, la cui realizzazione è a carico di RFI e di ANAS, i finanziamenti vengono regolati tramite i rispettivi Contratti di Programma. Al momento, sono previsti 1,1 mld. di euro per le connessioni ferroviarie.

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

## **Le concessioni autostradali**

Nel documento si preannuncia la predisposizione di una **proposta di revisione del sistema delle concessioni autostradali**, volta a superare le criticità dell'attuale regolamentazione, tra le quali, in particolare, si evidenzia: una rete infrastrutturale ormai datata; una provvista finanziaria nei piani economici finanziari (PEF) dichiarata dai concessionari non sufficiente; tariffe di importi diversi tra le varie concessioni; una suddivisione per tratte affidate in concessione non coerenti rispetto alle recenti indicazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART). Per ovviare a quanto esposto si ritiene necessaria una riforma organica, che possa permettere una equa perequazione economica all'interno dell'intera rete autostradale e consentire i necessari investimenti, per riportare alla piena efficienza funzionale le infrastrutture in tempi certi, con una definizione inderogabile dei rischi e dei soggetti che devono accollarseli, nel pieno rispetto dell'apertura del mercato e della concorrenza.

## **Giochi olimpici e paralimpici invernali "Milano-Cortina 2026"**

Nel documento si sottolinea che il **Piano complessivo delle opere** da realizzare è stato approvato con [DPCM 8 settembre 2023](#) e che nei due allegati al DPCM sono previsti 111 interventi, di cui al 31 dicembre 2023 ne risultano avviati 13. Il valore complessivo dei 111 investimenti ammonta ad 3,6 miliardi (413,8 milioni ancora da finanziare). Relativamente agli aspetti di natura finanziaria, l'intero Piano degli Interventi è finanziato da 27 fonti di finanziamento differenti. In particolare, un miliardo di euro (50 milioni nel 2020, 180 milioni nel 2021, 190 milioni dal 2022 al 2025 e 10 milioni nel 2026) è stato stanziato con l'articolo 1, comma 18, della legge di bilancio 2020 (L. n. 160 del 2019), al fine della manutenzione straordinaria/nuova realizzazione di infrastrutture presenti nei territori interessati dall'evento olimpico con l'obiettivo esplicito di migliorarne la capacità e la fruibilità. Inoltre, con il [decreto ministeriale del 7 dicembre 2020](#), oltre a ripartire le citate risorse, è stato dato atto che vi erano ulteriori disponibilità per 329 milioni di euro (ulteriori risorse sono poi state stanziate da altri provvedimenti normativi). In sostanza, lo stanziamento complessivo è destinato, per un importo pari a 818,4 milioni all'adeguamento o alla realizzazione di impianti sportivi o di opere di edilizia funzionali all'effettuazione delle manifestazioni sportive, mentre, per un importo pari a 2,4 miliardi alla realizzazione di infrastrutture stradali o ferroviarie: a tale riguardo, si segnala che per completare quest'ultima tipologia di interventi, così come previsti dal DPCM 8 settembre 2023, è necessario reperire ulteriori risorse pari ad 413,8 milioni.

## **Interventi per la sicurezza stradale**

Premesso che i dati più recenti evidenziano nel 2022 una risalita dell'incidentalità, sia per numero di incidenti che per morti e feriti, in conseguenza della ripresa della mobilità post-pandemia, il Governo si pone una serie di obiettivi di breve, medio e lungo periodo. Tra gli obiettivi di breve periodo vi sono:

- l'adozione di una riforma organica del codice della strada; in proposito si ricorda che la Camera ha approvato, in prima lettura, il disegno di legge governativo di riforma del Codice della Strada (A.C. [1435-A](#) e le abbinata proposte di legge) , adesso all'esame del Senato;
- la revisione delle regole per la circolazione dei dispositivi di micromobilità elettrica, contro la guida in stato di ebbrezza o sotto uso di droghe e per il contrasto alla sosta selvaggia;
- campagne di comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale e specifiche attività di formazione e sensibilizzazione alla guida sicura.

Tra gli obiettivi di medio periodo si citano gli interventi infrastrutturali nei Comuni per migliorare la sicurezza stradale e mitigare gli alti tassi di incidentalità registrati in ambito urbano.

Come obiettivo di lungo periodo si prevede l'adozione di un atto secondario di modifica del regolamento di attuazione del Codice della Strada e dal punto di vista operativo la stretta collaborazione con i Ministeri dell'interno, dell'istruzione e del merito e della salute, al fine di rafforzare le attività di cooperazione e interventi finalizzati al rafforzamento della *governance* della sicurezza stradale.

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

## **Piano Strategico Nazionale della portualità e della Logistica**

Il Documento ribadisce che gli orientamenti strategici di settore sono quelli definiti nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) adottato con il DPCM 6 agosto 2015, rispetto al quale sono riportate le attività più recenti. Tra queste:

- il miglioramento della **governance portuale** affidata ad una nuova organizzazione del Ministero con DPCM 186 del 30/10/2023 e al ruolo di rilievo svolto della Conferenza Nazionale di Coordinamento

delle Autorità di Sistema Portuale che, nel corso del 2023, ha continuato ad operare per il coordinamento dei grandi investimenti infrastrutturali, il monitoraggio delle opere finanziate con il Fondo complementare e la pianificazione portuale. Il tema della riforma portuale in fase di discussione dovrà tener conto di due livelli di *governance* fondamentali: uno centrale, responsabile della logistica nazionale con apertura internazionale e capacità di influenzare gli investimenti, e il secondo locale, che coinvolge gli enti territoriali nello sviluppo del sistema portuale;

- il **potenziamento infrastrutturale dei porti nazionali**, che con i finanziamenti del PNRR, del Fondo complementare e dalle ultime Leggi di Bilancio, vede assegnati quasi 8,59 miliardi di euro;
- l'aumento della **sostenibilità ambientale delle infrastrutture portuali e dei vettori marittimi**, che vede 86 progetti ammessi al finanziamento del Fondo Complementare per 2.835 milioni € per lo sviluppo accessibilità marittima, tra cui i contributi agli armatori per l'acquisto di nuove navi *green* o l'ammodernamento di quelle esistenti e ulteriori risorse per l'elettificazione delle banchine portuali (*cold ironing*) a seguito della rimodulazione del PNRR con il piano REPower EU;
- lo **shift modale delle merci**, per il quale si ricordano i rifinanziamenti dei contributi *Ferrobonus* (22 milioni di € annui fino al 2026), a sostegno del trasporto intermodale e trasbordato su ferro e l'incentivo in favore del trasporto fluviale e per il rinnovo della flotta (12 milioni € complessivi nel il triennio 2022-2024).

### **Interporti, piattaforme logistiche e digitalizzazione della logistica**

Si conferma l'obiettivo della promozione degli interporti e delle piattaforme logistiche territoriali, ricordando la **proposta di "legge quadro in materia di interporti"**, approvata dalla Camera il 28 febbraio 2024 ed ora all'esame del Senato.

Di importanza strategica risulta il progetto di **digitalizzazione della catena logistica**, definito nella M3C2 del PNRR, che si traduce in investimenti volti a favorire l'intermodalità e la logistica integrata e riforme amministrative quali la semplificazione delle procedure import/export tramite l'istituzione di uno sportello unico dei controlli, la promozione dell'interoperabilità della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), la semplificazione delle procedure logistiche e la digitalizzazione dei documenti di trasporto (ECMR).

Gli sforzi attuali sono concentrati nel raggiungere l'interoperabilità con almeno il 70% delle autorità portuali entro il 30 giugno 2024 (target M3C2-5): con DM n.48 del 28 febbraio 2024 sono state assegnate alle AdSP le risorse per l'aggiornamento dei PCS (*Port Community System*) o la nuova realizzazione degli stessi e il 23 febbraio 2024 è stato pubblicato il bando per l'assegnazione di 10 milioni di euro destinati alla digitalizzazione degli interporti; sta procedendo inoltre il percorso per l'emanazione dei bandi per l'assegnazione di 175 milioni di euro destinati alle imprese di trasporto e di logistica.

### **Sviluppo della mobilità nelle aree urbane**

Il documento mette a fuoco il tema – centrale per le città – del **trasporto rapido di massa** (TRM), ricordando che il MIT, negli ultimi anni, ha istituito una procedura di valutazione standardizzata per l'accesso da parte delle città metropolitane ai finanziamenti, consistente in un'analisi multicriteriale, a seguito della quale i progetti idonei sono ammessi ai finanziamenti annuali stanziati in un apposito capitolo della legge di Bilancio. In Appendice sono riportati tutti gli investimenti finanziati negli ultimi anni applicando tale procedura. A febbraio 2024 è stato pubblicato sul sito del MIT l'Avviso n. 3 per la presentazione di "istanze ai fini della programmazione degli interventi finanziabili dallo Stato in via ordinaria nel settore del Trasporto Rapido di Massa", che le Amministrazioni interessate potranno inoltrare entro la data del 31.10.2024.

Vengono poi ricordati i progetti di **sviluppo delle ferrovie urbane e suburbane** delle reti di RFI, che vengono finanziati tramite il Contratto di Programma e degli altri gestori (ferrovie ex-concesse), finanziati tramite Accordi di Programma con le Regioni; in Appendice sono riportate sia le risorse destinate dal Contratto di Programma RFI ai programmi di potenziamento delle reti ferroviarie nelle città metropolitane, sia le Tabelle con i finanziamenti degli investimenti sulle ferrovie ex-concesse.

Si ricorda altresì il programma nazionale di **rinnovo delle flotte dei mezzi TPL** per il quale sono stati attivati numerosi stanziamenti statali ed europei (Piano Nazionale Strategico per la Mobilità sostenibile, Fondo Sviluppo e Coesione, PNRR Componente M2C2, Piano Nazionale Complementare al PNRR), nonché i finanziamenti per il **rinnovo dei treni adibiti al trasporto pubblico locale** regionale e metropolitano, tra cui, in sede di rimodulazione del PNRR nell'ambito del nuovo Capitolo RePower EU, un ulteriore miliardo di euro per il finanziamento di nuovo materiale rotabile ferroviario.

### **Smart Road e sue applicazioni**

L'Allegato ricorda che lo sviluppo delle *Smart Road* in Italia è stato disciplinato con il Decreto MIT n. 70 del 2018, dettando le regole per la sperimentazione dei veicoli a guida autonoma e creando l'Osservatorio per le *Smart Road* e i veicoli autonomi e connessi, nonché imponendo che le specifiche funzionali delle

*smart road* siano applicate in ogni intervento di nuova realizzazione o potenziamento o rinnovo e, con scadenze diverse (2025 e 2030) su tutte le infrastrutture e che vengano considerate nel rinnovo delle concessioni autostradali.

Nell'ultimo anno, nel quadro delle iniziative legate al PNRR è stato istituito il CN.MOST (Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile) finalizzato a contribuire al processo verso le *Smart Road*.

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

### **Il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera**

L'allegato ricorda che il MIT assume una serie di iniziative, attraverso le Capitanerie di porto, finalizzate al:

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

Un passaggio fondamentale è costituito dall'aggiornamento dei sistemi VTS (*Vessel Traffic Service*) e VTMIS (*Vessel Traffic Management and Information Service*), nella transizione del settore marittimo verso un'era digitalizzata ed un sistema informativo per il monitoraggio del traffico marittimo dell'UE.

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

Il **rafforzamento e l'ammodernamento della componente aereo-navale del Corpo delle Capitanerie di Porto- Guardia Costiera** sono considerati un elemento chiave per rispondere a queste esigenze e in tal senso si prevede di dotare la Guardia Costiera di nuove unità navali ed aeree equipaggiate con tecnologie avanzate, nonché di rafforzarne le **risorse umane** sia quantitativamente che qualitativamente.

**Senato: Dossier n. 12/ 2**

**Camera: n. 12 /2**

**16 aprile 2024**

Senato	Servizio Studi del Senato	Studi1@senato.it - 066706-2451	✉ SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Ambiente	st_ambiente@camera.it - 066760-9253	✉ CD_ambiente
	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	✉ CD_trasporti

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.  
Am0058