



Allegato al Documento di finanza pubblica 2025 - Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica

Dossier n° 15/0/VIII -
15 aprile 2025

Premessa

Il documento "**Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica**" rappresenta l'Allegato infrastrutture 2025 (attualmente previsto all'art. 10-*bis* della legge n. 196/2009, in attesa della riforma della normativa nazionale di contabilità pubblica) e fornisce le linee di indirizzo per lo sviluppo degli investimenti infrastrutturali di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con il quadro programmatico europeo e contiene la ricognizione dei principali interventi in corso e programmati, con l'aggiornamento dei costi, delle risorse disponibili e dei fabbisogni residui.

Nella **parte I** del documento sono indicate le **linee programmatiche per lo sviluppo delle infrastrutture e per l'efficientamento del sistema dei trasporti e della logistica** e sono riportati sotto-paragrafi dedicati ad una sintetica ricostruzione delle politiche e del quadro normativo in materia di sviluppo della qualità dell'abitare, sviluppo del sistema idrico e sviluppo del sistema integrato dei trasporti e della logistica.

La **parte II** è dedicata all'illustrazione della **metodologia per la selezione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale**, introdotta con l'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2024.

Nell'Allegato infrastrutture al DEF 2024 veniva sottolineato 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, dei criteri del rendimento atteso dell'opera declinato, in termini di: sviluppo infrastrutturale del Paese, del riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale, della sostenibilità ambientale, della garanzia della sicurezza strategica, del contenimento dei costi di approvvigionamento energetico del Paese e dell'adeguamento della strategia nazionale a quella della rete europea delle infrastrutture. Si ricorda altresì che il comma 2 del citato art. 39 del Codice dei contratti pubblici, come modificato dall'art. 13, comma 1, lett. a), del D.Lgs. 31 dicembre 2024, n. 209 (c.d. decreto correttivo), dispone ora che l'elenco delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale è inserito (non più nel DEF ma) in un documento di programmazione, aggiornato, di norma, con cadenza annuale, denominato "**Documento di programmazione delle infrastrutture strategiche (DPIS)**".

Nel documento viene segnalato, al riguardo, che tale metodologia adotta un **approccio multi-criterio** che integra **criteri di valutazione quantitativi e qualitativi**, permettendo in tal modo di valutare i progetti infrastrutturali non solo in termini di efficienza economica (benefici-costi), ma anche considerando aspetti fondamentali come l'equilibrio territoriale, la sostenibilità ambientale e la resilienza dei sistemi di trasporto. I macro-criteri individuati includono:

- la fattibilità tecnico-economica delle opere;
- la loro coerenza e sinergia con altri investimenti infrastrutturali;
- il riequilibrio economico delle aree meno sviluppate e la coesione territoriale;
- la sostenibilità ambientale, ovvero il contributo dei progetti alla riduzione dell'impatto dei trasporti sul cambiamento climatico e, in generale, sulle emissioni inquinanti;
- la resilienza delle infrastrutture e la loro capacità di resistere ad eventi critici estremi (climatici, sismici, ecc.), definita in base alla cosiddetta "robustezza" del sistema, ovvero la capacità di resistere a sollecitazioni impreviste ("shock") e alla "rapidità di recupero" delle condizioni di funzionalità iniziali;
- l'efficienza energetica e la riduzione della dipendenza da fonti fossili;
- il completamento e l'adeguamento agli standard TEN-T delle reti e dei nodi di trasporto nazionali.

Con particolare riferimento alla c.d. "**resa a prova di clima**" - e in linea con gli "Orientamenti Tecnici sulla Verifica Climatica delle Infrastrutture nel periodo 2021-2027" di cui alla [comunicazione della Commissione europea C/2021/5430](#) e con gli [indirizzi per la verifica climatica dei progetti infrastrutturali finanziati dalla politica di coesione 2021-2027](#), definiti dal Dipartimento per le Politiche di Coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri in collaborazione con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica - il documento precisa che si tratta di un approccio alla valutazione della resilienza climatica delle infrastrutture e degli interventi sui sistemi di trasporto, che si articola in due pilastri principali: 1) l'analisi di mitigazione, che prevede la misurazione della variazione delle emissioni di gas serra apportata dall'opera; 2) l'analisi di vulnerabilità climatica che mira a valutare la capacità dell'opera/intervento sul sistema di resistere

(robustezza) ad eventi climatici estremi (piogge intense, esondazioni, ondate di calore) e ai mutamenti climatici di lungo periodo. Il MIT ha avviato la redazione del "Piano Nazionale di resilienza delle Reti di Trasporto al cambiamento climatico", quale iniziativa strategica atta all'identificazione delle vulnerabilità delle reti di trasporto nazionali al cambiamento climatico e alla prioritizzazione delle misure di adattamento finalizzate all'aumento della robustezza del sistema di trasporto nazionale nel suo complesso. Le analisi in corso permetteranno di individuare le criticità delle reti nazionali esistenti e individuare le priorità di intervento per la resilienza climatica delle reti, al fine di indirizzare i finanziamenti UE che verranno resi disponibili a tale scopo, in linea con la metodologia per la selezione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale.

La **parte III** del documento è dedicata ad una ricostruzione del **contesto di riferimento** e dello stato attuativo delle politiche in materia di programmi di edilizia pubblica, piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico, sistema dei trasporti e della logistica, domanda di trasporto di passeggeri e merci e andamento del PNRR e del PNC.

Le **parti IV e V** (sulle quali v. *infra*) contengono, infine, rispettivamente, alcuni **focus strategici** e una **ricognizione degli investimenti in corso e programmati**.

Focus strategici

Il Ponte sullo Stretto di Messina

Nel focus strategico IV.1 viene sottolineato che "l'opera di attraversamento stabile dello Stretto di Messina (Ponte sullo Stretto) si inserisce nel tracciato del Corridoio Europeo Ten-T Scandinavo-Mediterraneo e rappresenta un'opera strategica anche a livello di politiche di coesione nazionali, in quanto capace di ridurre il divario fra il centro-nord e il sud e il ritardo nello sviluppo economico e produttivo delle regioni meno favorite".

Oltre a ricordare le caratteristiche e le prestazioni attese dell'opera e l'iter del progetto, l'allegato in esame evidenzia che "per la realizzazione del Ponte è stato stimato, ad opera completata, un **costo complessivo aggiornato pari a 13,5 miliardi di euro**, finanziati con le Leggi di Bilancio per il 2024 e per il 2025 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 stimati in prima approssimazione **1,8 miliardi di euro per le connessioni ferroviarie**".

Si ricorda che nella relazione tecnica al testo iniziale del disegno di legge di bilancio 2024 ([A.S. 926](#)) viene evidenziato che lo stanziamento complessivo di 11,63 miliardi di euro previsto dai commi 272-273 (elevato dal [comma 528 della legge di bilancio 2025](#) a 13,162 miliardi) assicura "unitamente ai 370 milioni di euro costituiti dall'apporto al capitale della Società Stretto di Messina da parte del MEF ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del decreto-legge n. 35/2023, convertito con modificazioni dalla legge n. 58/2023, l'integrale copertura finanziaria del costo del collegamento ferroviario e stradale (escluse le opere a terra, di competenza di RFI), quantificato in 12.000 milioni di euro sulla base dei criteri previsti dall'articolo 2, comma 8-bis e seguenti, del medesimo decreto-legge. Al riguardo si precisa, in particolare, che ai sensi del comma 8-bis il costo complessivo dell'opera è stato rideterminato escludendo: gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato, non coerenti con l'impianto finanziario delineato dal richiamato D.L. n. 35/2023; nonché gli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, del medesimo D.L., che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto".

Si fa notare che aggiungendo all'importo di 13,162 miliardi (risultante dal rifinanziamento operato dal comma in esame) i 370 milioni di euro costituiti dall'apporto al capitale della Società Stretto di Messina da parte del MEF, si ottiene un totale complessivo di risorse pari a 13,532 miliardi di euro.

Si fa altresì notare che il nuovo comma 273-ter (introdotto dalla lettera c) del comma 528 della legge di bilancio 2025) destina 500 milioni di euro per la realizzazione delle opere connesse alla realizzazione del Ponte.

Ulteriori informazioni sull'opera in questione sono disponibili nella [scheda n. 65](#) della banca dati SILOS. In tale scheda viene ricordato, tra l'altro, che la Società Stretto di Messina e CINEA (*Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency* della Commissione Europea) hanno firmato il *Grant Agreement* "per il cofinanziamento europeo dei costi di progettazione esecutiva del ponte sullo Stretto di Messina. Si tratta di un contributo a fondo perduto di circa 25 milioni di euro che copre il 50% dei costi di progettazione esecutiva dell'opera, per la parte imputabile all'infrastruttura ferroviaria" ([Comunicato web della Stretto di Messina S.p.A. del 21 ottobre 2024](#)).

La revisione delle concessioni autostradali

Nell'Allegato in esame, si evidenzia che la **legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023** (L. 193/2024), volta a conseguire gli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), introduce tra l'altro una serie di riforme nel settore autostradale, con particolare riferimento alle **concessioni autostradali**.

L'obiettivo principale è **favorire la concorrenza**, impedendo il rinnovo automatico delle concessioni e introducendo **obblighi di gara** per la loro assegnazione.

In tale ambito, le **principali misure riguardano**:

- **gare obbligatorie senza rinnovi automatici**, per cui è vietata la proroga implicita delle concessioni; nello specifico, si prevedono disincentivi economici o meccanismi sostitutivi in caso di inadempienze da parte degli enti concedenti;
- **disciplina degli affidamenti in house**, con applicazione dei principi del Codice dei contratti pubblici (art. 7 del D.lgs. 36/2023), con particolare attenzione alla congruità economica e ai vantaggi per la collettività;
- **obbligo di esternalizzazione**, per cui sono previste limitazioni graduabili in base alla dimensione e all'importanza delle concessioni;
- **limitazioni oggettive all'affidamento delle concessioni**, individuando la gestione ottimale in un'estensione chilometrica tra 180 e 315 km;
- **gare per i servizi di ricarica elettrica**, per cui i concessionari devono attivare procedure di gara per l'installazione e la gestione dei servizi di ricarica;
- **imposizione ai concessionari di un modello normativo dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART)**, in materia di prezzi e procedure di gara delle subconcessioni per la fornitura di servizi di ricarica di veicoli elettrici;
- **diritti di accesso idonei ad incentivare gli investimenti**, che devono basarsi su una metodologia *price cap*, con criteri chiari e trasparenti.
- **efficienza amministrativa**, al fine di prevedere una razionalizzazione delle procedure legate ai contratti di concessioni.

Tra i principali obiettivi strategici, l'**articolo 13 della legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023** prevede l'adozione di un **Piano nazionale degli investimenti autostradali di durata decennale**, aggiornato ogni due anni, per pianificare e programmare le opere e manutenzioni da inserire nei bandi.

Il piano verrà adottato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, insieme al Ministro dell'Economia e delle Finanze, previo parere del **CIPESS**.

Questo strumento mira a garantire **coordinamento nazionale, razionalizzazione del sistema integrato dei trasporti e sviluppo costante della rete autostradale**.

Nell'**Appendice A.I.5 "I piani di investimento per le autostrade"**, si evidenzia che la rete autostradale gestita in regime di concessione si estende per circa 5.915 km ed è regolata da 23 rapporti concessori assentiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai quali si aggiungono le tratte autostradali riconducibili a concessioni regionali. I programmi d'investimento relativi alla rete autostradale risultano prevalentemente focalizzati sulla riqualificazione delle infrastrutture esistenti e sul potenziamento della capacità ricettiva mediante la realizzazione di terze e quarte corsie per le tratte ad elevata densità di percorrenza. E' prevista, inoltre, l'esecuzione di nuove opere necessarie per risolvere criticità storiche della rete in aree attraversate da rilevanti flussi di traffico commerciale (Gronda di Genova) e nei principali snodi del Paese (Tangenziale di Bologna). Secondo i dati attualmente disponibili, per gli investimenti autostradali già assentiti al complesso delle concessionarie autostradali **è prevista una spesa di circa 38,5 miliardi di euro**, che in parte trovano copertura nei piani finanziari vigenti, in parte devono essere reperiti nei successivi aggiornamenti convenzionali. Tale stima di spesa è soggetta ad ulteriore incremento in considerazione della dinamica inflattiva e degli interventi resi necessari dall'aggiornamento delle norme tecniche e di sicurezza.

Le **principali linee d'intervento**, nell'ambito dei programmi di investimento diffusi, sono (secondo quanto indicato nella tabella A.I.5.1 dell'appendice): smart road; adeguamento ponti e viadotti; adeguamento strutturale delle gallerie; rifacimento pavimentazioni; sostituzione barriere di primo impianto; adeguamento normativo sul corpo autostradale; impianti di sicurezza delle gallerie (D.L. 264/2006); barriere antirumore; interventi di sostenibilità ambientale; adeguamento aree di servizio; interventi per la resilienza climatica; monitoraggio opere d'arte; adeguamenti impiantistici di videosorveglianza e telecontrollo.

Gli interventi per la sicurezza stradale

Premesso che i dati sull'incidentalità stradale del 2023 hanno evidenziato un lieve aumento in termini di numero di incidenti e feriti rispetto all'anno precedente (rispettivamente +0,4% e +0,5%) e una riduzione del 3,8% del numero di vittime, rimane comunque elevato, secondo i dati ISTAT-ACI, il numero degli incidenti stradali, tra cui anche quelli con lesioni a persone che coinvolgono ciclisti e monopattini. Risulta altresì elevato il numero di sanzioni, oltre che per il superamento dei limiti di velocità, anche per l'uso improprio di dispositivi di sicurezza (cinture di sicurezza e dispositivi di ritenuta per bambini) e per guida sotto effetto di alcool e droghe: il Governo ritiene pertanto fondamentale una **visione sistemica della sicurezza della circolazione stradale**, finalizzando interventi tesi ad affrontare i problemi più urgenti e di maggiore impatto sociale.

Nel Focus strategico IV.3 dell'Allegato infrastrutture vengono quindi indicati una serie di **obiettivi di breve, medio e lungo periodo**.

Tra gli **obiettivi di breve periodo** si ricordano, tra gli altri:

- l'istituzione a fine febbraio 2025 di un apposito **gruppo di lavoro interministeriale**, in **attuazione della delega** contenuta nella **legge 25 novembre 2024, n. 177** per la **riforma del Codice della strada**. I primi **decreti attuativi** riguardano:
 - **Safety car**: le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli;
 - **Segnaletica Contromano**: le caratteristiche della segnaletica da installare, nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibili imbocchi contromano;
 - **Ciclabilità**: le condizioni per la realizzazione della corsia ciclabile;
 - **Circolazione di veicoli di interesse storico e collezionistico**: le modalità agevolate di accesso di tali veicoli alle aree soggette alle limitazioni della circolazione.
- la revisione, operata con la legge 177 del 2024, delle regole per la circolazione dei dispositivi di micromobilità elettrica;
- la diffusione di una campagna di comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale.

Tra gli **obiettivi di medio periodo** sono indicati:

- gli **interventi infrastrutturali nei Comuni** per mitigare gli alti tassi di incidentalità registrati in ambito urbano, tra cui si ricorda il decreto ministeriale 11 dicembre 2024 n. 311 con cui sono state ripartite le risorse per gli interventi di sostituzione e potenziamento della segnaletica verticale prioritaria, nei comuni tra i 100.000 e 250.000 abitanti;
- i decreti attuativi previsti nell'ambito della riforma del Codice della Strada di cui alla legge n. 177 del 2024, tra cui quelli relativi alle approvazioni/omologazioni dei dispositivi di controllo, all'accertamento delle violazioni con visione immagini da impianti di videosorveglianza e le caratteristiche dei parcometri;
- l'individuazione dei **Comuni che possono limitare la circolazione** di tutte o di alcune categorie di veicoli **nei casi in cui risulti necessario**, congiuntamente, nel rispetto dei criteri di proporzionalità e adeguatezza, **ridurre le emissioni** derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale, tenuto conto, comunque, delle esigenze di mobilità e di tutela della produzione;
- la realizzazione dell'**Osservatorio Nazionale Sicurezza Stradale**, nel quale convergeranno i principali database esistenti in termini dei dati di incidentalità e confluiranno le informazioni sullo stato di realizzazione dei programmi attuativi del PNSS 2030;

Tra gli **obiettivi di lungo periodo** si prevede la **stretta collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'istruzione e del merito, Ministero della salute** al fine di rafforzare le attività di cooperazione e la promozione di interventi finalizzati al rafforzamento della *governance* della sicurezza stradale, anche tramite protocolli di intesa.

Si prevede inoltre la realizzazione di una **piattaforma dedicata alla geolocalizzazione degli incidenti stradali** tramite la collaborazione con enti di ricerca come ISTAT e ACI ed eventuali consorzi universitari, oltreché l'istituzionalizzazione di un servizio per fornire una migliore assistenza traumatologica e post traumatologica

Piano Strategico Nazionale della portualità e 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 relative al 2024 e all'inizio del 2025**. Tra queste:

- **il miglioramento della governance portuale**: a seguito della nuova organizzazione del Ministero adottata con DPCM 186 del 30/10/2023 le competenze sono ripartite tra la Direzione Generale per i porti, la logistica e l'intermodalità e la DG per il mare e il trasporto marittimo. Vi è poi la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) che svolge un ruolo centrale nell'allineamento tra MIT e AdSP in relazione a temi quali grandi investimenti infrastrutturali, pianificazione portuale e gestione delle concessioni. Si riporta che è in corso il dibattito su una **riforma del settore** e che nelle riunioni del Comitato interministeriale per le politiche del mare è emersa la **necessità di un nuovo modello di governance basato su pianificazione strategica, coordinamento integrato, sostenibilità ed efficienza**, con l'obiettivo di definire linee guida comuni, **armonizzare i piani regolatori portuali e ottimizzare la gestione delle concessioni**. Tra le principali novità, si prevede la **creazione di una società a controllo pubblico** incaricata di **gestire gli investimenti e rappresentare il sistema portuale italiano a livello internazionale**, rafforzandone la competitività globale. Gli obiettivi della riforma sono altresì la semplificazione, la riorganizzazione e lo sviluppo organico e funzionale degli scali.
- **il potenziamento infrastrutturale dei porti nazionali**: oltre ai circa 8 miliardi di euro assegnati dal PNRR e del PNC alla portualità, si ricorda che nel **2024**, per favorire l'attuazione dei piani regolatori

portuali e il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi nei porti e nei relativi collegamenti, è stato **finanziato un Fondo annuale per l'adeguamento portuale con l'1% dell'IVA** sulle importazioni via mare. Il 15/05/2024 è stato emanato il decreto ministeriale n. 2261, che distribuisce 41 milioni di euro di questo Fondo.

- **l'aumento della sostenibilità ambientale:** in ambito PSNPL le "Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti" si sono concretizzate con l'assegnazione di 2,835 miliardi di euro del Piano Complementare al PNRR per investimenti su 86 progetti, relativi sia al **cold ironing**, che all'urgenza di sviluppare una rete elettrica, con partner la società Terna, con capacità e resilienza adeguate a consentire alle navi all'ormeggio di collegarsi agli impianti di alimentazione in banchina. Si ricorda inoltre il nuovo capitolo **REPower EU** del PNRR che ha messo a disposizione ulteriori risorse aggiuntive di cui circa 220 milioni rispetto al Piano Complementare; in base ad un'indagine MIT, a settembre 2024 il 55% dei progetti aveva già avviato i lavori, con la previsione di raggiungere il 100% entro il 31 gennaio 2025. Tra i porti più virtuosi in questo percorso sono citati Ancona, Trieste, Venezia, Gioia Tauro, Civitavecchia, Palermo, Taranto, Bari, Rovigo e San Giorgio di Nogaro. Sempre in ambito PNRR viene citato il progetto **Green ports** destinato all'efficienza energetica delle infrastrutture portuali nelle AdSP del Centro-Nord (nel Mezzogiorno progetti analoghi sono finanziati col Programma di azione e coesione "Infrastrutture e Reti"). Si ricordano infine i **contributi agli armatori per il rinnovo dei vettori marittimi** tramite l'acquisto di nuove **navi green** o **l'ammodernamento di quelle esistenti** o in costruzione (decreto MIT n. 6 del 18 gennaio 2023), distribuiti su 45 progetti presentati da 10 diversi armatori e società energetiche, la maggior parte dei quali sono stati completati e per i quali, a partire dal 2025 il MIT per garantire la corretta attuazione degli interventi ha programmato ispezioni nei cantieri navali destinatari delle risorse.
- **il rafforzamento della competitività e concorrenza:** è il tema delle **concessioni marittime** su cui il MIT si è impegnato a procedere alla revisione delle modalità di aggiornamento dei **canoni demaniali**. Nel frattempo, con il decreto n. 218 del 18 dicembre 2024, è stata fissata una riduzione di -0,65 % come adeguamento delle misure unitarie dei canoni per le concessioni marittime in corrispondenza dell'aggiornamento delle stesse per l'anno 2025. Relativamente alla **ZES unica** istituita dal 2024 si riporta che gli ultimi dati individuano oltre 6.500 i richiedenti del credito d'imposta per la ZES unica, per un totale di 2,551 miliardi di euro di contributi interamente riconosciuti e che complessivamente gli investimenti della ZES unica superano i 7 miliardi di euro, con 413 autorizzazioni rilasciate e potenzialmente 7.000 nuovi occupati.
- **lo shift modale delle merci:** si ricorda che per ridurre l'impatto ambientale del trasporto stradale, l'obiettivo del bilanciamento modale del trasporto merci viene perseguito garantendo la **continuità pluriennale degli incentivi al trasporto intermodale**, tra cui il **Sea Modal Shift (SMS)**, con uno stanziamento di 156,7 milioni di euro nel periodo 2023-2027 e il **Ferrobonus** con 135,6 milioni di euro nel periodo 2023-2027 e la c.d. **Norma Merci** (Decreto Interministeriale n. 64 del 20/03/2023), in favore delle imprese ferroviarie, con uno stanziamento di 480 milioni di euro per il periodo 2023-2027 a parziale compensazione dei costi di accesso all'infrastruttura a Sud e dei costi esterni evitati sull'intero territorio nazionale.

Nell'**Appendice "Ricognizione degli investimenti programmati"** (parte A.I.7, da pag. 140 a pag. 178) sono riportati in **dettaglio tutti gli interventi in corso e programmati per lo sviluppo portuale**, raggruppati in programmi di investimento, che tengono conto del quadro dei fabbisogni del sistema trasportistico e di quelli più puntuali del trasporto marittimo.

Interporti, piattaforme logistiche, digitalizzazione della logistica

Nell'Allegato infrastrutture si conferma l'obiettivo della **promozione degli interporti e delle piattaforme logistiche territoriali**, ricordando che è in fase di approvazione al Senato la proposta di **"legge quadro in materia di interporti"**, già approvata dalla Camera il 28 febbraio 2024.

Inoltre il MIT, in ottemperanza al nuovo Regolamento (UE) 2024/1678 sullo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), ha posto tra i suoi obiettivi per l'anno 2025 la **"mappatura dei terminali merci multimodali esistenti a servizio della rete transeuropea dei trasporti"**, al fine di garantire che vi sia una capacità sufficiente di terminali merci multimodali a servizio della rete transeuropea dei trasporti, tenendo conto dei flussi di traffico attuali e futuri, in particolare i flussi che servono i nodi urbani, i centri industriali, i porti e i poli logistici.

Si conferma altresì l'importanza strategica del progetto di **digitalizzazione della catena logistica**, definito nel PNRR (M3C2), che prevede investimenti per 250 milioni di euro, suddivisi in tre sub investimenti (per i quali è stata chiesta in sede UE una rimodulazione degli importi), finalizzati a favorire l'intermodalità e la logistica integrata nonché 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). Si ricordano altresì i primi atti delegati e di attuazione del **Regolamento eFTI** (Regolamento (UE) 2020/1056), entrati in vigore il 9 gennaio 2025, che rappresentano un passaggio fondamentale per la **trasformazione digitale del trasporto merci** nell'Unione europea, definendo le procedure comuni e le specifiche tecniche per la realizzazione dei sistemi informatici – le cosiddette piattaforme eFTI – che saranno utilizzate dalle autorità competenti per accedere e verificare le informazioni elettroniche sul trasporto merci: gli Stati membri potranno così, a partire da gennaio 2025, avviare l'implementazione dei propri sistemi IT per adeguarsi alle nuove modalità di gestione dei dati: entro 30 mesi (9 luglio 2027) scatta l'obbligo di accettare le informazioni elettroniche da parte delle Autorità di controllo.

Nell'**Appendice "Ricognizione degli investimenti programmati"** (parte A.I.9, pagg. 181-182) sono riportati in **dettaglio gli investimenti per gli interporti finanziati attraverso il Fondo per gli investimenti e lo sviluppo delle infrastrutture del Paese** (art. 1, comma 140, della Legge n. 232/2016) mirati a migliorare l'accessibilità, la sostenibilità, l'efficienza energetica e a eliminare i colli di bottiglia. Ulteriori fondi, destinati alla misura M3C2- I.2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" del PNRR, sub-investimento 2.1.2 "Rete dei porti e interporti", sono stati stanziati con il Bando Pubblico MIT (prot.11 del 23 febbraio 2024) e assegnati agli interporti di rilevanza nazionale.

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 *ex ante*, a seguito della quale i progetti idonei sono ammessi ai finanziamenti annuali stanziati in un apposito capitolo della legge di Bilancio.

In **Appendice** (pag. 121 e segg.) 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 30.05.2025.

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 altresì 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.

Viene poi ricordato il **programma nazionale di rinnovo delle flotte dei mezzi TPL** per il quale sono stati attivati ingenti stanziamenti statali ed europei:

- Piano Nazionale Strategico per la Mobilità sostenibile, per 3.885 milioni di euro nel periodo dal 2019 al 2033;
- Fondo Sviluppo e Coesione, per 1.140 milioni di euro fino al 2033;
- PNRR Componente M2C2, per 1.915 milioni di euro entro il 2026;
- Piano Nazionale Complementare al PNRR, per circa 538 milioni di euro entro il 2026.

Si ricordano altresì i finanziamenti per il **rinnovo dei treni adibiti al trasporto pubblico locale regionale e metropolitano**, per un totale di 1.750 milioni di euro, stanziati con il decreto ministeriale di ripartizione delle risorse statali e con il Fondo Sviluppo e Coesione, a cui vanno ad aggiungersi ulteriori 700 milioni di euro a valere su risorse del PNRR e, nell'ambito del nuovo Capitolo RePower EU, ulteriori finanziamenti per il nuovo materiale rotabile ferroviario.

Per quanto riguarda le **ciclovie nazionali**, nell'**Appendice "Ricognizione degli investimenti programmati"** (parte A.I.10, pagg. 183) viene ricordato che a seguito della revisione del PNRR (approvata con decisione del Consiglio UE dell'8 dicembre 2023) è stato **ridotto il target chilometrico, da 1.235 a 746 Km** e l'importo complessivo delle risorse destinate alle ciclovie turistiche nell'ambito del PNRR è stato aggiornato ad euro 266.572.404,20. Si riportano altresì i decreti interministeriali di ripartizione delle risorse conseguentemente adottati nel 2024.

Giochi olimpici e paralimpici invernali "Milano Cortina 2026"

Nell'Allegato in esame, per quanto riguarda gli interventi finalizzati alla realizzazione dell'evento "**Giochi Olimpici e Paralimpici invernali "Milano Cortina 2026"**", si evidenzia che il Comitato Olimpico Internazionale (CIO), nella sessione del 24 giugno 2019 a Losanna, ha assegnato a Milano e Cortina d'Ampezzo l'organizzazione congiunta dei XXV Giochi Olimpici Invernali e dei XIV Giochi Paralimpici Invernali del 2026.

In merito alla **governance e all'organizzazione dell'evento**, è stata predisposta con il DL 16/2020 la seguente struttura così articolata:

- Consiglio Olimpico Congiunto Milano Cortina 2026 (presso il CONI), che fornisce l'indirizzo generale;
- Fondazione Milano-Cortina 2026, che rappresenta il Comitato organizzatore ufficiale.
- Forum per la sostenibilità dell'eredità olimpica, che monitora l'impatto e l'eredità delle infrastrutture previste.
- Società "Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026" S.p.A. (Simico), quale stazione appaltante e soggetto attuatore delle opere.

Il **Piano complessivo delle opere**, approvato con il [DPCM 8 settembre 2023](#), ha definito **111 interventi** iniziali: 108 totalmente finanziati (allegato 1) e 3 parzialmente finanziati (allegato 2). Nel 2024 (attraverso riassegnazioni, rimodulazioni, e revoche), il totale degli interventi è stato ridotto a **94 interventi**, con un costo complessivo di **3,8 miliardi di euro**, così ripartiti: 11% per 30 interventi legati direttamente ai Giochi, e 89% per 64 interventi di *legacy*.

Per quanto riguarda la **distribuzione territoriale ed economica delle opere previste**, gli investimenti sono ripartiti principalmente in 4 aree:

- **Lombardia**: 43,12%;
- **Veneto**: 38,16%;
- **Trento**: 10,60%;
- **Bolzano**: 8,05%.

Complessivamente, le **risorse assegnate** ammontano a **3,1 miliardi di euro** (945 milioni per impianti sportivi; 1.642 milioni per infrastrutture stradali e 515 milioni per infrastrutture ferroviarie), con un fabbisogno residuo di circa 773 milioni.

In merito allo **stato di avanzamento delle opere**, mentre per tutti gli interventi sportivi o necessari allo svolgimento dei giochi olimpici si hanno livelli di attuazione molto avanzati ed in linea con le necessità espresse dalle federazioni sportive, per le opere di *legacy*, in riferimento agli interventi stradali e ferroviari, riportati nelle due [tabelle](#) presenti nell'Allegato in esame, in cui sono indicati il costo di ciascuno e la data presunta di fine lavori, sono in esecuzione il 38%, in gara il 14% ed in progettazione il 48%.

Smart road e sue applicazioni

Nel Focus strategico IV.9 dell'Allegato si ricorda che lo sviluppo delle *Smart Road* in Italia è stato disciplinato con il decreto MIT n. 70 del 2018, dettando per la prima volta 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.

L'Unione europea ha dato un forte supporto alla ricerca e allo sviluppo delle Smart Road, sia con l'iniziativa *C-Roads* che con il successivo aggiornamento della direttiva quadro ITS e del regolamento sulla condivisione obbligatoria dei dati relativi al traffico (Regolamento n. 490/2024). Sono stati testati da parte di gestori e aziende italiane prototipi di *Smart Road* avanzate in diversi campi, sia autostradali che urbani, che hanno dato positivi risultati.

A livello nazionale, nell'ambito delle iniziative legate al PNRR, si ricorda la creazione del **CN.MOST (Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile)**, dotato di risorse e capacità per contribuire attivamente al processo verso le *Smart Road* e per concretizzare, in tempi ragionevoli, la trasformazione digitale delle strade. Si mira in particolare a costituire un **ecosistema nazionale per i servizi C-ITS**, che consenta di mettere a sistema le realizzazioni locali, sia esistenti che future per poter lanciare servizi "nazionali", includendo le strade oggi non contemplate dal DM del 2018, che sarebbe pertanto opportuno aggiornare in base all'esperienza maturata in questi ultimi anni.

Capitanerie di Porto - Guardia Costiera

L'Allegato ricorda, nel Focus strategico IV.10, che nell'ambito delle linee programmatiche del MIT, una delle priorità strategiche è rappresentata dal **rafforzamento e dall'ammodernamento del patrimonio infrastrutturale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera**, considerato elemento essenziale per garantire l'operatività quotidiana, la presenza sul territorio e la capacità di affrontare situazioni emergenziali.

In particolare, sono previsti **interventi** di:

- riqualificazione e adeguamento funzionale su molte sedi esistenti, spesso collocate in edifici storici;
- realizzazione di nuove strutture operative e logistiche progettate secondo criteri di sostenibilità ambientale, razionalizzazione degli spazi e compatibilità con potenziali scenari di impiego dual use, anche in sinergia con la protezione civile o altri attori istituzionali;
- un piano di razionalizzazione e **rinnovo tecnologico della componente aeronavale**, incrementando il livello degli investimenti e adeguando la capacità finanziaria complessiva al reale fabbisogno, anche

- alla luce del significativo aumento dei prezzi dei materiali;
- **rafforzamento della cybersicurezza** e della tutela dei dati personali, attraverso l'adozione di misure tecniche e organizzative in linea con il regolamento europeo GDPR e con i più aggiornati standard in materia di protezione delle infrastrutture critiche;
 - conseguente proseguimento dell'**incremento degli organici**, di pari passo con un investimento mirato sulla qualità, attraverso percorsi formativi orientati allo sviluppo di competenze tecniche e digitali, alla valorizzazione delle professionalità già presenti e all'inserimento di nuove risorse, in particolare giovani dei settori scientifici e tecnologici (STEM).

Ricognizione degli investimenti in corso e programmati

Il Contratto di Programma con RFI

L'Allegato infrastrutture riporta in **Appendice 3** una sezione (pagg. 113 e segg.) dedicata al Contratto di Programma con RFI S.p.a.

Un primo approfondimento è dedicato al **vigente Aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022 - 2026, parte Investimenti**, che ha seguito il nuovo iter previsto dal Decreto-Legge 152/2021: sottoscritto il 30 maggio 2024 e oggetto di informativa al CIPESS in pari data, ha concluso il suo iter autorizzativo il 12 novembre 2024 con la registrazione dalla Corte dei Conti del decreto interministeriale MIT/MEF n. 235 di approvazione. Con tale Aggiornamento è stato contrattualizzato un **saldo netto di risorse pari a circa 3.535 milioni di euro** (+7.623 milioni di euro di nuove risorse e -4.089 milioni di euro di defianziamenti), destinate alla copertura dei fabbisogni prioritari relativi ai programmi della sicurezza, dello sviluppo tecnologico e del piano stazioni, nonché alla prosecuzione delle opere in corso, in particolare contemplate nel PNRR. Nelle **Tabelle in Appendice** è riportata, secondo le linee di indirizzo del "Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci", la **ripartizione dei costi** - aggiornata a febbraio 2025 con le disposizioni legislative intervenute successivamente all'Aggiornamento stesso, ad esclusione della legge di Bilancio 2025 che sarà inserita nell'Aggiornamento 2025 - **delle risorse e dei fabbisogni residui per classe tipologica di investimento**, come definita nel Contratto di Programma tra MIT e RFI.

Per quanto riguarda invece il **Contratto di Programma-Parte Servizi**, si ricorda che attualmente è **vigente il secondo Atto Integrativo al Contratto di Programma 2022- 2026 parte Servizi**, sottoscritto in data 1 agosto 2024, oggetto di informativa al CIPESS in pari data e che ha concluso il suo iter il 3 novembre 2024 con la registrazione dalla Corte dei Conti del decreto Interministeriale MIT/MEF n. 248 del 7 ottobre 2024. Le principali modifiche dell'aggiornamento 2024 riguardano:

- la contrattualizzazione delle risorse aggiuntive per 2.397 milioni di euro per la manutenzione straordinaria, di cui 2.073 milioni per il finanziamento dell'annualità 2025;
- la contrattualizzazione delle risorse aggiuntive pari a 150 milioni di euro per le Attività di Gestione della Rete, di cui 50 milioni per l'annualità 2023 e 100 milioni per l'annualità 2026;
- la conclusione, in data 30 settembre 2023, dello svolgimento temporaneo del servizio di trasporto marittimo pubblico veloce per soli passeggeri tra i porti di Messina e Reggio Calabria e viceversa da parte di RFI a seguito dell'affidamento del servizio ad un nuovo contraente.

A legislazione vigente, tenendo conto di quanto stanziato dalla legge di Bilancio 2025, il CdP-Servizi presenta il seguente quadro finanziario:

- coperture totali dei fabbisogni per il periodo 2025-2030 per le attività in conto esercizio (manutenzione ordinaria ed altre attività di gestione della rete) in linea con il dimensionamento, pari a ~1,3 mld di euro/anno, rideterminato a seguito dell'introduzione del nuovo modello organizzativo della manutenzione;
- fabbisogni aggiuntivi da reperire per la manutenzione straordinaria relativi a parte dell'annualità 2026.

Un secondo approfondimento è dedicato agli **investimenti programmati sulle principali direttrici ferroviarie nazionali per la velocizzazione dei servizi ferroviari passeggeri**, che avverrà sia sviluppando l'Alta Velocità da nord a sud che velocizzando gli itinerari trasversali e diagonali, nonché al **potenziamento dei servizi di trasporto merci su ferro**. Anche in questo caso si riportano **tabelle** contenenti i costi, le risorse disponibili e i fabbisogni relativi ai **principali interventi infrastrutturali sulle direttrici ferroviarie di interesse nazionale** (SNIT di I Livello)

Lo sviluppo aeroportuale

Il Documento ricorda che il **periodo post pandemico** ha rappresentato per il settore del trasporto aereo una vera e propria **opportunità di rilancio** e miglioramento per l'intero comparto, confermata dai dati recenti dei **volumi di traffico nazionali** raggiunti dei **220 milioni di passeggeri trasportati nel 2024**, ben **oltre la crescita media europea**. Al fine di evitare l'esaurimento di capacità disponibile negli aeroporti

nazionali il Governo ha avviato una **politica policentrica** focalizzata **sugli scali meno congestionati, valorizzando**, pur nell'ambito delle dinamiche di mercato, **gli aeroporti con capacità residua** e il loro sviluppo infrastrutturale, in particolare di **Fiumicino, Malpensa, Venezia e Catania**, quali centri collettori del maggior traffico del Paese, per dare un assetto competitivo al sistema del trasporto aereo nazionale. In totale per l'annualità **2025** sono stati approvati **1,4 miliardi di interventi infrastrutturali** (*air side* e *land side*) sugli aeroporti di interesse nazionale.

In tale ottica il Governo sta altresì finalizzando il **nuovo Piano Nazionale Aeroporti**, quale documento di indirizzo politico e tecnico della pianificazione strategica del settore con **orizzonte temporale al 2035**, con l'obiettivo di **razionalizzare il network aeroportuale esistente**, attraverso il superamento del concetto degli aeroporti autonomi e dei bacini di traffico, con l'individuazione di sistemi aeroportuali integrati che raggruppano i servizi offerti da ciascuno scalo all'interno di una logica gestionale sinergica. Il Piano punterà sulla applicazione di *best practice* internazionali, sull'efficientamento delle operazioni *on ground*, nonché sull'**ottimizzazione delle capacità infrastrutturali esistenti** e l'impiego della più avanzate tecnologie.

Coerentemente si stanno implementando procedure per l'**efficiente uso dello spazio aereo** tramite la piena **realizzazione** del cosiddetto "**Cielo Unico Europeo**" anche attraverso l'ampliamento dell'applicazione del programma "*free route*".

Il Governo sta inoltre avviando la discussione e la **revisione delle Linee Guida sugli Aiuti di Stato** per gli **aeroporti** e le **compagnie aeree**, che favorisca l'introduzione di misure per migliorare il *network* nazionale dei collegamenti, in particolare per gli aeroporti di rilevanza intercontinentale.

Si riporta infine una **tabella** (pag. 180 e segg.) che riepiloga gli **interventi principali in corso di realizzazione**, previsti negli strumenti di programmazione vigenti, che entrati in esercizio, determineranno un aumento di capacità dei terminal passeggeri.

I programmi di edilizia pubblica

Il Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare

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

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).

Il primo target che riguarda il PINQuA è più specifico sull'**edilizia residenziale**, di nuova costruzione o riqualificazione, e si prefigge di intervenire su almeno 10.000 unità abitative. Al momento, la somma di unità abitative coinvolte nelle Proposte Ordinarie e nei Progetti Pilota ad Alto Rendimento è pari a **12.788 unità abitative**.

Il secondo target relativo al PINQuA è relativo agli **spazi pubblici**: in particolare, esso si prefigge di intervenire su almeno 800.000 m² di spazi pubblici, al chiuso o all'aperto. Al momento, la somma di spazi pubblici coinvolti nelle Proposte Ordinarie e nei Progetti Pilota ad Alto Rendimento è pari a **9.629.194 m² di spazi pubblici**.

Viene segnalato che è stato erogato l'acconto del 10% di anticipazione a tutti gli Enti beneficiari e che è in corso l'erogazione della maggiore anticipazione fino al 30% (ai sensi dell'art. 11 del DL n. 19/2024) e delle successive quote a rimborso, in relazione allo stato di avanzamento, a seguito delle richieste degli Enti beneficiari.

Dall'attività di monitoraggio del Ministero, si registra ad oggi che dei **955 CUP/CLP censiti** (tenuto conto delle cancellazioni in corso) che costituiscono le proposte finanziate:

- **668 CUP/CLP** (pari a circa il 70% del totale) sono **in fase di esecuzione lavori, fine lavori o collaudo**;
- **235 CUP/CLP** (25%) sono **in fase di aggiudicazione o stipula contratto**;
- ed i restanti **52 CUP/CLP** (5%) sono **in fase pre-gara**.

Ai CUP/CLP in corso di esecuzione/fine lavori o con contratto stipulato corrispondono progettualità che **dovrebbero garantire la realizzazione di circa 10.900 alloggi di edilizia sociale**, in linea con il target principale europeo che ne prevede almeno 10.000. Il documento evidenzia tuttavia che, tenuto conto dell'esiguo margine, l'Unità di missione PNRR del MIT ha avviato le interlocuzioni con le istituzioni preposte per la revisione del target principale connesso al programma.

Stato di avanzamento dei CUP/CLP PINQUA



Il Programma ERP Sicuro Verde Sociale

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

Come da cronoprogramma procedurale allegato al decreto MEF 15 luglio 2021, i lavori sarebbero dovuti iniziare entro il 30 giugno 2023. Allo stato attuale si rileva che **su 990 CUP ammessi a finanziamento** (dato variabile per intervenute rimodulazioni) **sono stati avviati lavori per 953 CUP** e **l'avanzamento complessivo dell'intero Programma è pari al 67,32%**. Allo stato attuale, si è proceduto al trasferimento alle Regioni e alle Province autonome di risorse per complessivi euro 1.300.000,00 corrispondenti alle annualità 2021-2024.

Si ricorda che 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.

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

Nell'allegato in esame viene evidenziato che il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (PNISSI) – adottato con il [D.P.C.M. 17 ottobre 2024](#) – rappresenta un atto di pianificazione in materia di investimenti per la realizzazione, la manutenzione straordinaria, il potenziamento e/o il completamento di infrastrutture idriche che persegue "l'obiettivo di aumentare significativamente l'accesso alla risorsa idrica complessiva, anche attraverso nuove modalità di ricognizione dei fabbisogni infrastrutturali e rinnovati criteri di selezione delle infrastrutture idriche su cui intervenire".

Tale Piano, come evidenziato dal medesimo allegato, 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".

Nell'appendice A.I.2 "I programmi per lo sviluppo del settore idrico" dell'allegato in esame viene evidenziato che, ad oggi, per il PNISSI, sono state effettivamente finanziate opere per un totale di circa 2,2 miliardi di euro (inclusi i 900 milioni di fondi PNRR destinati all'investimento M2C4-I.4.1), a fronte di una **dotazione finanziaria complessiva di 4,08 miliardi (di cui 3,18 miliardi stanziati a carico del bilancio dello Stato** e 900 milioni di euro previsti dal citato investimento M2C4-I.4.1 del PNRR).

Nel dettaglio, la dotazione finanziaria di 3,18 miliardi a carico del bilancio dello Stato (come evidenziato dall'allegato) è la risultante della somma:

- degli stanziamenti pari a 1,25 miliardi di euro, derivanti dall'autorizzazione di spesa di 1 miliardo recata dal comma 155 dell'art. 1 della legge di bilancio 2019 (L. 145/2018) e da quella, pari a 250 milioni di euro, prevista dal comma 523 della legge di bilancio 2018 (L. 205/2017);
- del finanziamento di 440 milioni di euro (40 milioni per il 2022 e 400 milioni per gli anni successivi) disposto con la sezione II della legge di bilancio 2022 (L. 234/2021);
- delle risorse pari a 327,2 milioni di euro derivanti dal Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese (art. 1, comma 140, della legge 232/2016, e successivi rifinanziamenti);

- del rifinanziamento, per un importo di 450 milioni di euro (300 milioni per l'anno 2027 e 150 milioni di euro per il 2028), disposto dall'art. 1, comma 292, della legge di bilancio 2024 (L. 213/2023), dell'autorizzazione di spesa relativa al "piano straordinario per la realizzazione degli interventi urgenti in stato di progettazione definitiva, con priorità per quelli in stato di progettazione esecutiva, riguardanti gli invasi multiobiettivo e il risparmio di acqua negli usi agricoli e civili" previsto dal comma 523 della L. 205/2017 nelle more della definizione del PNISSSI;

- e, infine, del rifinanziamento, per un importo complessivo di 708 milioni di euro per il triennio 2028-2030 (120 milioni per l'anno 2028, 160 milioni nel 2029 e 428 milioni nel 2030), per la realizzazione degli interventi del PNISSSI, disposto dall'art. 1, comma 533, della legge di bilancio 2025 (L. 207/2024).

Nella medesima appendice viene inoltre sottolineato che "per il finanziamento di un nuovo stralcio attuativo del PNISSSI, il cui iter di approvazione è stato avviato in marzo 2025, saranno impegnati tra il 2025 e il 2029 circa 954,8 mln €. La differenza tra la dotazione finanziaria oggi disponibile e quanto impegnato riguarda risorse disponibili dal 2028 al 2033 e sarà utilizzata per il finanziamento di ulteriori stralci attuativi del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico".

Sommando quindi all'importo (approssimato) di 2,2 miliardi citato in precedenza, le risorse previste dallo stralcio PNISSSI in itinere (pari a 954,8 milioni) si ottiene l'importo di **3,15 miliardi** (indicato nel totale della tabella seguente, tratta dall'appendice), che rappresenta il totale delle **opere effettivamente finanziate con i provvedimenti adottati per l'attuazione del PNISSSI**.

Provvedimento	Sezione	Soggetto	Importo
Decreto interministeriale n. 526 del 5 dicembre 2018	-	MIT	250 mln €
DPCM del 17 aprile 2019	ex Invasi	MIT	260 mln €
DPCM del 1° agosto 2019	ex Acquedotti	ARERA	80 mln €
DM n. 517 del 16 dicembre 2021	-	MIT	708,5 mln € + 900 mln € (PNRR)
Decreto ministeriale (iter approvazione avviato)	-	MIT	954,8 mln €
-	-	Totale	3.153,3 mln €

Si fa notare che, in base al disposto dell'art. 2 del D.P.C.M. 17 ottobre 2024, di adozione del PNISSSI, confluiscono nel medesimo piano e ne costituiscono stralci attuativi le seguenti programmazioni adottate in precedenza per il finanziamento di interventi nel settore idrico:

- D.M. 6 dicembre 2018, n. 526, recante il «Piano straordinario Invasi» («PS»);
- D.P.C.M. 17 aprile 2019 recante l'ex «1° Stralcio del Piano nazionale degli interventi nel settore idrico - sezione Invasi» («1° SPI»);
- D.P.C.M. 1° agosto 2019, recante l'ex «1° Stralcio del Piano nazionale degli interventi nel settore idrico - sezione Acquedotti» («1° SPA»);
- delibere CIPE n. 54/2016 e n. 12/2018, Piano operativo Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 - Area tematica «Ambiente e risorse naturali» - Settore di intervento «Risorse idriche» - Linea d'azione «Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza Dighe» («PSC 14-20»);
- delibere CIPES n. 1/2022 e n. 35/2022, Piano operativo Fondo sviluppo e coesione 2021-2027 - Aree tematica «Mobilità e infrastrutture sostenibili» - Linea di intervento «Infrastrutture idriche» («PSC 21-27»);
- D.M. 29 agosto 2022, n. 259, relativo al «Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la *project review* delle infrastrutture già finanziate» («FP»);
- D.M. 16 dicembre 2021, n. 517, recante gli interventi a valere sul Piano nazionale di ripresa e resilienza - Misura M2C4-I4.1 «Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico» («M2C4-I4.1»);
- decreti direttoriali della Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche del 24 agosto 2022, n. 594, e del 24 marzo 2023, n. 181, recanti gli interventi a valere sul Piano nazionale di ripresa e resilienza - Misura M2C4-I4.2 «Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti» («M2C4-I4.2»);
- prese d'atto dell'Autorità di gestione del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, n. 5114/2022, come rimodulata dalla n. 6502 del 23 aprile 2024, recanti gli interventi a valere sull'Asse IV REACT-EU «Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti» («R-EU»);
- legge del 29 dicembre 2022, n. 197, art. 1, comma 519 – Intervento commissariato «Nuovo tronco superiore dalle sorgenti alla centrale di Salisano» («PES»);

- legge del 21 aprile 2023, n. 41, art. 31-ter – Attribuzione di risorse alla regione Molise per l'adeguamento sismico della diga di Ripaspaccata («RIP»).

In virtù di quanto ricordato, non appare chiaro il motivo per cui l'appendice in esame consideri, nel calcolo della dotazione complessiva del PNISSI, le risorse dell'investimento M2C4-I.4.1 ma non quelle dell'investimento M2C4-I.4.2, dato che anche tale ultimo investimento rientra, per quanto sopra richiamato, nel piano in questione. E infatti, nella tabella relativa ai fabbisogni (v. infra), tra le "Risorse ripartite ante PNISSI" vengono indicati anche i 1.924 milioni dell'investimento M2C4-I.4.2.

L'appendice in esame, dopo aver sintetizzato le risorse a disposizione e quelle effettivamente impegnate, riporta in maniera dettagliata "il quadro degli investimenti in infrastrutture idriche gestiti dal MIT nel corso degli ultimi anni". Si tratta delle seguenti misure, di cui si dà sinteticamente conto:

- **PNRR M2C4-I.4.1:** Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico

In proposito l'appendice ricorda che "le risorse assegnate per la linea d'investimento M2C4-I.4.1 sono complessivamente pari a **2.000 milioni** di euro, di cui 900 mln € a valere su risorse aggiuntive PNRR e 1.100 mln € a valere su risorse a legislazione vigente. Le risorse sono state programmate con il DM del 16/12/2021, n. 517". Viene inoltre ricordato che il citato decreto individua 124 interventi e si fa rinvio alla tabella A.I.2.2, che però non riguarda tali interventi ma illustra il fabbisogno residuo attualmente stimato per le infrastrutture idriche commissariate.

- **PNRR M2C4-I.4.2:** Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti

Le risorse originariamente assegnate a tale linea d'investimento erano pari a 900 milioni di euro e alle stesse, in seguito alla revisione del PNRR (operata nel dicembre 2023), sono state aggiunti ulteriori 1.024 milioni (pertanto la linea di investimento in questione conta su un *budget* totale di **1.924 milioni** di euro). In proposito l'appendice evidenzia che, in relazioni a tali risorse, sono stati approvati "nel complesso 101 interventi per un valore finanziato pari a circa 1,89 mld €".

- **PON Infrastrutture e reti 2014-2020 - ASSE IV "REACT-EU"**

In proposito l'appendice ricorda che "in complementarità strategica con la linea d'investimento del PNRR M2C4-I.4.2, si colloca la programmazione REACT-EU, che assegna risorse supplementari alla politica di coesione, nell'ambito del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, a supporto di misure di riduzione delle perdite nella rete di distribuzione idrica del Mezzogiorno", a cui è destinata una dotazione finanziaria pari a **300 milioni di euro** (ridotta rispetto alla dotazione iniziale, che era pari a 482 milioni). Viene inoltre ricordato che "il MIT ha finanziato inizialmente 17 interventi nelle regioni Basilicata, Campania, Puglia e Sicilia per complessivi 476 mln €, successivamente ridotti a 300 mln €".

- Il Piano Sviluppo e Coesione (**PSC**) **2014-2020** - Piano operativo dighe

In proposito l'appendice ricorda che "con le delibere CIPE n. 54/2016 e n. 12/2018 è stato adottato il 'Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 - Linea d'azione: Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza Dighe' e il relativo aggiornamento, che ha inizialmente previsto un finanziamento complessivo di 467,9 mln € per interventi di progettazione e manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di grandi dighe" e che "i finanziamenti perfezionati tramite accordi sottoscritti tra il MIT e i soggetti attuatori, comprensivi di un incremento di 88 milioni € per la diga di Monti Nieddu, ammontano a **556,5 milioni di euro** e interessano 128 dighe, ricadenti in 17 Regioni del Paese, con 60 soggetti attuatori interessati; l'importo complessivo delle opere, grazie a cofinanziamenti, ammonta a circa 830 milioni di euro". La stessa appendice evidenzia che "al fine di dare prosecuzione a questi interventi in termini di risorse economiche e scadenze temporali, attualmente non sufficienti ... il MIT valuterà la pianificazione e programmazione degli investimenti con i fondi resi disponibili da legge di bilancio per il PNISSI".

- Il Piano Sviluppo e Coesione (**PSC**) **2021-2027** - Linea d'intervento "Infrastrutture idriche"

In proposito l'appendice ricorda che la linea di intervento in questione individua opere "per complessivi **275 milioni** di euro, che si concentrano in Campania e Sicilia, regioni che negli ultimi anni hanno particolarmente subito gli effetti del cambiamento climatico. Le risorse sono destinate a 55 interventi, di cui 1 progetto bandiera per 115 mln € e 54 interventi locali per 160 mln €. Con successiva delibera n. 35/2022 il CIPESS ha stanziato ulteriori risorse per fronteggiare il caro materiali, concedendo un ulteriore 25% di finanziamento. Ad oggi sono stati emanati 47 provvedimenti di assegnazione risorse da parte dell'Autorità responsabile del PSC per un valore complessivo di 255 mln € ed inoltre, a seguito delle verifiche ex-post per il controllo del rispetto delle condizionalità imposte dalla Delibera CIPESS 35/2022 per quei soggetti che hanno fatto richiesta di maggiore finanziamento in ragione dell'aumento dei prezzi, sono state assegnate ulteriori risorse per un importo di circa 18,8 mln €".

- **Opere commissariate** - Settore idrico

In proposito l'appendice ricorda che "con i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di aprile 2021 e di maggio 2022 sono stati nominati i Commissari straordinari per la realizzazione di 12 interventi infrastrutturali del settore idrico per un ammontare complessivo allo stato della progettazione, valutato in circa 3,5 mld € (si precisa che per alcuni interventi è in corso la progettazione, a conclusione della quale

sarà possibile stabilire gli importi definitivi)" e che "il fabbisogno finanziario dell'intervento commissariato del Peschiera è stato coperto grazie ad uno stanziamento di 900 mln €, suddiviso negli anni dal 2023 al 2030 (articolo 1, comma 519 della legge 197/2022, articolo 5, comma 2 del decreto-legge 89/2024, convertito con legge 194/2024, e articolo 706, comma 1 della legge 207/2024). Con la legge di bilancio 2025 è stato coperto il fabbisogno aggiuntivo dell'intervento commissariato di Campolattaro, risultante dalla definizione della progettazione e relativa verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA, grazie ad uno stanziamento di 36 mln € suddiviso negli anni 2025-2026 (articolo 1, comma 531 della legge 207/2024)". Viene altresì evidenziato che per le altre opere commissariate, collocate in Sicilia e Sardegna, è previsto un fabbisogno finanziario di 180 milioni di euro.

• **Prime opere urgenti individuate dalla Cabina di regia per la crisi idrica**

In proposito l'appendice ricorda che "il MIT ha reso disponibili risorse per **102,03 milioni** di euro (sulla base dello stanziamento previsto dal del D.L. 39/2023); conseguentemente, la cabina di regia ha individuato n. 8 interventi da finanziare per un ammontare complessivo pari a 102,03 mln €".

Si fa notare che tali opere non rientrano nel PNISSI, e infatti non vengono prese in considerazione nella tabella seguente.

L'appendice in questione si conclude ricordando che il **fabbisogno per la realizzazione degli interventi del PNISSI** è pari a 12 miliardi di euro, a cui vanno sommati i 180 milioni succitati necessari per la realizzazione delle opere commissariate collocate in Sicilia e Sardegna, ottenendo così un fabbisogno complessivo di **12.180 milioni di euro**.

Sottraendo a questo fabbisogno le risorse destinate al PNISSI dal primo stralcio attuativo del piano medesimo, in corso di adozione, si ottiene un **fabbisogno residuo**, indicato nella tabella seguente (tratta dall'appendice in esame), di **11.225,2 milioni di euro**.

Linea di investimento	Fabbisogno nuova pianificazione (PNISSI) (mln €)	Risorse da ripartire nello stralcio attuativo in adozione (mln €)	Risorse ripartite (ante PNISSI) (mln €)	Fabbisogno Residuo della nuova pianificazione (PNISSI) (mln €)
Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (ex Piano nazionale interventi nel settore idrico) + PNRR-M2C4-I4.1 infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico			2.198,5	
Nuovo stralcio attuativo PNISSI in corso di approvazione		954,8		
Legge di Bilancio 2023 decreto-legge 89/2024 - Legge di Bilancio 2025 - Progetto di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico del Peschiera, di cui all'allegato IV, n. 8, annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, concernente il nuovo tronco superiore dalle sorgenti alla centrale di Salisano			900	
Legge di Bilancio 2025 - Invaso di Campolattaro			36	
Piano operativo Dighe - PSC 2014-2020			556,5	
PNRR-M2C4-I4.2 riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, digitalizzazione e monitoraggio delle reti			1.924	
PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020 - ASSE IV "REACT-EU"			300	
PSC 2021-2027 - linea d'intervento Infrastrutture idriche			275	
TOTALE	12.180	954,8	6.190,0	11.225,2

In relazione alla colonna "Risorse ripartite (ante PNISSI)" della tabella, si fa notare che gli importi in essa riportati sono solo in parte confrontabili (soprattutto a causa del lasso di tempo trascorso) con quelli indicati nell'allegato 3 al D.P.C.M. 17 ottobre 2024, che vengono di seguito sintetizzati.

Si sottolinea inoltre che, per gli **interventi "ante PNISSI"**, l'allegato 3 indica un **costo totale di 9,4 miliardi di euro**.

Costo degli interventi (e relativa programmazione finanziaria) confluiti nel PNISSI ai sensi dell'art. 2 del D.P.C.M. 17 ottobre 2024

Programma	Costo (milioni di euro)	Programmato (milioni di euro)	Finanziato (milioni di euro)
FP	18,62	18,62	18,62
1°SPA	106,71	71,80	71,80
1°SPI	326,51	197,08	172,59
PS	200,34	165,84	165,04
R-EU	721,47	543,59	543,59
M2C4-I4.1	3.627,29	1.937,19	1.888,78
M2C4-I4.2	1.342,94	900,00	900,00
RIP	26,10	21,10	-
PES	1.320,56	700,00	-
PSC21-27	968,84	282,38	261,13
PSC14-20	739,25	244,25	374,70
Totale	9.398,64	5.081,86	4.396,25

Am0085	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 della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati 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.