

ATTI PARLAMENTARI

XIX LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **CCXL**
n. 2 – Allegati I-IV

DOCUMENTO DI FINANZA PUBBLICA 2026

(Articolo 21 del regolamento (UE) 2024/1263, in coerenza con le risoluzioni n. 7-00380 della V Commissione della Camera dei deputati e n. 7-00039 della 5^a Commissione del Senato della Repubblica)

Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri

(MELONI)

ALLEGATI

ALLEGATO I – Relazione sugli interventi nelle aree sottoutilizzate

ALLEGATO II – Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica

ALLEGATO III – Relazione sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra

ALLEGATO IV – Relazione sull'attuazione della razionalizzazione del sistema degli acquisti di beni e servizi

Trasmesso alla Presidenza il 22 aprile 2026

PAGINA BIANCA

SOMMARIO

ALLEGATO I – Relazione sugli interventi nelle aree sottoutilizzate ..	<i>Pag.</i>	5
ALLEGATO II – Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica	»	83
ALLEGATO III – Relazione sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra	»	259
ALLEGATO IV – Relazione sull’attuazione della razionalizzazione del sistema degli acquisti di beni e servizi	»	297

PAGINA BIANCA

Allegato I
Relazione sugli interventi nelle aree sottoutilizzate

PAGINA BIANCA

INDICE

PREMESSA	9
I. LA POLITICA DI COESIONE: IL QUADRO DI RIFERIMENTO	10
I.1 LA DOTAZIONE COMPLESSIVA 2021-2027 E 2014-2020	10
I.2 LA SINTESI DELL'ATTUAZIONE	15
II. L'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE EUROPEA	17
II.1. LA PROGRAMMAZIONE 2021-2027	17
II.1.1 La Mid-Term Review	23
II. 1.2 L'iniziativa STEP	24
II.1.3 I progetti prioritari ex DL.60/2024	27
II.1.4 La Coperazione Territoriale Europea - CTE	29
II.1.5 Il rafforzamento della capacità amministrativa	35
II.2. LA PROGRAMMAZIONE 2014-2020	37
II.2.1 La chiusura del ciclo: quadro di sintesi	37
II. 2.2 REACT-EU	42
II.2.3 Supporting Affordable Energy - SAFE	43
II.2.4 La CTE e le strategie macroregionali e di bacino marittimo	45
III. L'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE NAZIONALE	50
III.1. LA PROGRAMMAZIONE 2021-2027	50
III. 1.1 Gli Accordi per la Coesione	52
III. 1.2 Le altre assegnazioni FSC 2021-2027	57
III.2. LA PROGRAMMAZIONE 2014-2020	59
III.2.1 I Piani Sviluppo e Coesione e le altre assegnazioni FSC	59
III.2.3 I Programmi Operativi Complementari 2014-2020	63
IV. STRUMENTI TRASVERSALI DELLA POLITICA DI COESIONE	66
IV.1. I CONTRATTI ISTITUZIONALI DI SVILUPPO	66
IV.2. STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE - SNAI	71
IV.3. ZONE LOGISTICHE SEMPLIFICATE - ZLS	74
V. MONITORAGGIO, TRASPARENZA E VALUTAZIONE	80
V.1. IL MONITORAGGIO E LA TRASPARENZA	80
V.2. LA VALUTAZIONE	81

PAGINA BIANCA

PREMESSA

La presente relazione, predisposta a cura del Dipartimento per le politiche di coesione, ai sensi dell'art. 10 della legge 196/2009, dà conto delle principali attività di programmazione e di attuazione realizzate nel corso del 2025 nell'ambito degli interventi previsti dalla politica di coesione territoriale, finanziati con le risorse europee e nazionali (Fondi strutturali europei, Fondo per lo sviluppo e la coesione e Fondo di rotazione).

La politica di coesione costituisce il principale strumento di investimento strutturale rivolto ai territori con l'obiettivo prioritario di sostenerne la crescita economica, promuoverne lo sviluppo sostenibile e innalzare la qualità della vita dei cittadini e del tessuto imprenditoriale. Trova il proprio fondamento giuridico e la propria legittimazione sia nell'ordinamento nazionale, in particolare negli articoli 3 e 119 della Costituzione Italiana, sia nell'ordinamento comunitario, attraverso l'articolo 174 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. Entrambe le fonti, infatti, prescrivono la necessità di attuare interventi speciali diretti a favorire uno sviluppo armonico dei territori e a rimuoverne gli squilibri economici e sociali.

A livello europeo, nel tempo sono state innovate le finalità e le modalità di intervento della politica di coesione. Snodi fondamentali in questo percorso di riforma sono stati l'Atto Unico Europeo del 1986 e il Trattato di Lisbona, entrato in vigore nel 2009, i quali hanno progressivamente arricchito le originarie declinazioni economiche e sociali integrandole in maniera strutturale e definitiva con la dimensione territoriale.

Per il conseguimento degli obiettivi programmatici collegati alla coesione economica e sociale dei territori, l'Unione Europea assegna a ciascuno Stato membro specifiche dotazioni finanziarie, alle quali si affianca una quota di cofinanziamento nazionale obbligatorio.

L'Italia, al fine di rafforzare la politica di riequilibrio territoriale, stanziava anche specifici fondi nazionali aggiuntivi. In base alla fonte originaria di finanziamento, sia essa derivante dal bilancio comunitario o da quello statale, si distingue dunque la politica di coesione europea da quella nazionale. Tuttavia, pur nella differente origine contabile, la programmazione e l'impiego di queste risorse sono fortemente sinergiche, convergendo in modo integrato verso il raggiungimento dei comuni obiettivi di sviluppo e coesione dell'intero territorio.

L'elaborazione del quadro programmatico e attuativo di seguito rappresentato si basa sulle informazioni contenute nei documenti di programmazione e sui dati del Sistema Nazionale di Monitoraggio MEF-IGRUE.

I. LA POLITICA DI COESIONE: IL QUADRO DI RIFERIMENTO

I.1 LA DOTAZIONE COMPLESSIVA 2021-2027 E 2014-2020

Il quadro di seguito rappresentato comprende la dotazione programmatica disponibile per il complesso delle politiche di coesione per i cicli di programmazione 2021-2027 e 2014-2020, sia di fonte europea (fondi strutturali e di investimento europei) che nazionale (Fondo per lo Sviluppo e la Coesione, Fondo di Rotazione e risorse ordinarie confluite nella politica di coesione).

Si tratta di due periodi di programmazione caratterizzati da particolari emergenze che hanno portato a significative modifiche nelle dotazioni e nelle regole da applicare per la programmazione e l'attuazione degli investimenti finanziati. In particolare, ci si riferisce alle iniziative intraprese a livello europeo e nazionale per contrastare gli effetti dell'emergenza sanitaria della pandemia da Covid-19, anche attraverso l'integrazione con altre politiche di sviluppo e riforma, e segnatamente con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Le fonti informative utilizzate per la quantificazione delle risorse delle politiche di coesione sono i documenti di programmazione europei e nazionali pertinenti. I dati di programmazione rappresentati in alcuni casi possono discostarsi da quantificazioni di natura contabile: si tratta, in particolare, dell'effetto del conteggio di risorse la cui assegnazione risale ad altri cicli o si riferisce ad altri ambiti di programmazione; del ricorso a stime, necessarie ad assestare i valori alla chiusura del ciclo 2014-2020 della programmazione europea, tenuto conto del complesso sistema di regole che hanno consentito di modificare nel tempo il tasso di cofinanziamento nazionale e regionale a parità di risorse comunitarie; della necessità di integrare il quadro delle diverse assegnazioni del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) o del Fondo di rotazione intervenute per legge o formalizzate dal CIPESS nel corso del tempo.

La tavola che segue sintetizza il quadro delle risorse del ciclo 2021-2027 per i diversi ambiti di programmazione. Si tratta nel complesso di 134,8 miliardi di euro, di cui si stimano risorse destinate al Mezzogiorno per 96,5 miliardi di euro.

TAVOLA I.1.1: RISORSE FINANZIARIE DELLE POLITICHE DI COESIONE PER IL PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2021-2027 (MILIONI DI EURO)

	Risorse UE				Risorse nazionali (inclusive del cofinanziamento a risorse UE)				Totale risorse			
	Mezzogiorno	Centro-Nord	Non ripartito	Totale	Mezzogiorno	Centro-Nord	Non ripartito	Totale	Mezzogiorno	Centro-Nord	Non ripartito	Totale
A) Fondi strutturali europei (Fondi FS 2021-2027)	31.670,9	10.508,6	-	42.179,5	16.291,4	15.596,5	-	31.887,9	47.962,3	26.105,1	-	74.067,4
Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR)	21.431,9	4.909,4	-	26.341,3	10.622,1	7.252,7	-	17.874,8	32.054,0	12.162,1	-	44.216,1
Fondo sociale europeo plus (FSE+)	9.209,4	5.599,2	-	14.808,6	5.487,6	8.343,8	-	13.831,4	14.697,0	13.943,0	-	28.640,0
Fondo per una transizione giusta (Just Transition Fund - JTF)	1.029,6	-	-	1.029,6	181,7	-	-	181,7	1.211,3	-	-	1.211,3
B) Programmi della Cooperazione Territoriale Europea (CTE)	-	-	947,7	947,7	-	-	299,3	299,3	-	-	1.247,0	1.247,0
C) Interventi e programmi a complemento (FDR)	-	-	-	-	7.055,7	154,3	374,0	7.584,0	7.055,7	154,3	374,0	7.584,0
D) Fondo Sviluppo e Coesione (FSC)	-	-	-	-	41.363,6	10.340,9	-	51.704,5	41.363,6	10.340,9	-	51.704,5
E) Risorse nazionali per le aree interne e altri interventi territoriali	-	-	-	-	83,3	127,4	17,7	228,4	83,3	127,4	17,7	228,4
TOTALE	31.670,9	10.508,6	947,7	43.127,2	64.794,0	26.219,1	691,0	91.704,1	96.464,9	36.727,7	1.638,7	134.831,3

Fonte: per i Fondi Strutturali - elaborazioni DPCoe su dati della Piattaforma della Commissione europea Sistema comune di gestione condivisa dei fondi; per i Fondi nazionali - elaborazioni DPCoe su dati riportati nei provvedimenti nazionali rilevanti (disposizioni di legge e delibere del CIPESS). Aggiornamento al 31/12/2025.

La parte europea include le risorse del Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) 2021-2027 assegnate per l'Italia ai fondi strutturali FESR e FSE+; per il Fondo per la Transizione Giusta (JTF), la dotazione comprende sia la quota afferente al QFP 2021-2027, sia quella derivante dallo strumento NextGenerationEU - NGEU. In tutti i casi, si tiene conto anche del cofinanziamento nazionale obbligatorio mentre sono escluse le risorse REACT-EU, in quanto contabilizzate nel ciclo 2014-2020. La ripartizione per macroarea territoriale è effettuata sulla base del livello regionale (NUTS2), come stabilito dalla delibera CIPESS n. 78/2021. Per i programmi della Cooperazione Territoriale Europea (CTE), il valore complessivo delle risorse UE e del relativo cofinanziamento nazionale è definito in coerenza con quanto indicato nella delibera CIPESS n. 78/2021.

Per quanto riguarda il Fondo di Rotazione (ex art. 5 L. 183/1987), con la delibera CIPESS n. 78/2021, in attuazione della L. 178/2020, si è determinata la dimensione massima delle risorse disponibili. Per non incorrere in doppi conteggi, il valore di tale fondo è riportato al netto di quanto destinato al cofinanziamento nazionale obbligatorio per i programmi europei e al Piano Strategico per le Aree Interne (PSNAI) e per altri interventi territoriali. Per il ciclo 2021-2027 le risorse del Fondo di Rotazione si programmano attraverso lo strumento degli Accordi per la Coesione, ad eccezione di alcune assegnazioni vincolate, come ad esempio quella relativa al supporto a sistemi contabili della Ragioneria Generale dello Stato dalla stessa delibera CIPESS n.78/2021 o quanto previsto per il Programma di Assistenza Tecnica e Azioni di Sistema CTE dalla delibera CIPESS n.67/2024.

Relativamente alle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC), al 31 dicembre 2025 la dotazione finale disponibile risulta pari a 51,7 miliardi di euro. Tale valore deriva dalla somma delle progressive assegnazioni normative al Fondo, a partire dalla Legge Bilancio 2021 n. 178/2020 (art. 1 comma 177), complessivamente pari a 91,7 miliardi di euro, e dalla sottrazione degli importi delle riduzioni operate per legge (23,9 miliardi di euro), del contributo destinato al PNRR (15,6 miliardi di euro), del contributo per il cofinanziamento nazionale obbligatorio dei programmi europei (2,4 miliardi di euro) e al saldo tra le somme cedute a programmi di precedenti cicli di programmazione e le risorse attratte nel periodo di programmazione 2021-2027 (0,7 miliardi di euro), al fine di rappresentare correttamente il dato programmatico per il successivo confronto con i valori di attuazione finanziaria monitorati. Il riparto territoriale tiene conto della chiave di allocazione prevista dalla normativa vigente, pari all'80 per cento al Mezzogiorno e al 20 per cento al Centro-Nord. Ai sensi del decreto-legge 124/2023 e s.m.i. le modalità attuative prevedono la stipula di Accordi per la coesione per la realizzazione di specifici interventi.

In ultimo, le risorse per le Aree Interne e per altri interventi territoriali provengono da risorse nazionali ordinarie, dal Fondo di rotazione 2021-2027 e dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020 e si riferiscono al contributo nazionale destinato alle 43 nuove aree interne, inclusa la quota residua destinata alla prevenzione incendi, al progetto speciale Isole minori e alle risorse per l'assistenza tecnica.

Con riferimento al ciclo di programmazione 2014-2020, la tavola che segue riepiloga il quadro delle risorse programmaticamente disponibili per i diversi ambiti. Si tratta complessivamente di 134,6 miliardi di euro, di cui si stimano risorse destinate al Sud per 99,4 miliardi di euro.

TAVOLA I.1.2: RISORSE FINANZIARIE DELLE POLITICHE DI COESIONE PER IL PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020 (MILIONI DI EURO)

	Mezzogiorno			Centro-Nord			Non ripartito			Totale		
	Mezzogiorno	Centro-Nord	Non ripartito	Totale	Mezzogiorno	Centro-Nord	Non ripartito	Totale	Mezzogiorno	Centro-Nord	Non ripartito	Totale
A) Fondi strutturali europei	34.725,9	13.150,8	-	47.876,7	6.803,9	5.744,6	-	12.548,5	41.529,8	18.895,4	-	60.425,2
Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR)	17.799,6	3.742,5	-	21.542,1	4.581,1	2.683,1	-	7.264,2	22.380,7	6.425,6	-	28.806,3
Fondo sociale europeo (FSE)	6.852,0	4.354,1	-	11.206,1	2.183,2	3.008,7	-	5.191,9	9.035,2	7.362,8	-	16.398,0
Fondo europeo di sviluppo regionale da REACT (FESR REACT)	3.557,2	2.625,1	-	6.182,3	23,4	21,8	-	45,2	3.580,6	2.646,9	-	6.227,5
Fondo sociale europeo da REACT (FSE REACT)	6.056,2	1.949,9	-	8.006,1	16,2	31,0	-	47,2	6.072,4	1.980,9	-	8.053,3
Iniziativa Occupazione Giovani (risorse specifiche)	460,9	479,2	-	940,1	-	-	-	-	460,9	479,2	-	940,1
B) Programmi della Cooperazione Territoriale Europea (CTE)	-	-	1.136,8	1.136,8	-	-	195,4	195,4	-	-	1.332,2	1.332,2
C) Programma per gli aiuti europei agli indigenti (FEAD + FEAD REACT)	-	-	870,0	870,0	-	-	108,0	108,0	-	-	978,0	978,0
D) Programmi Operativi Complementari (POC)	-	-	-	-	14.649,3	2.958,3	74,3	17.681,9	14.649,3	2.958,3	74,3	17.681,9
E) Fondo Sviluppo e Coesione (FSC)	-	-	-	-	42.758,2	10.689,5	-	53.447,7	42.758,2	10.689,5	-	53.447,7
F) Risorse nazionali per le aree interne e altri interventi territoriali	-	-	-	-	438,2	302,5	10,2	750,9	438,2	302,5	10,2	750,9
TOTALE	34.725,9	13.150,8	2.006,8	49.883,5	64.649,6	19.694,9	387,9	84.732,4	99.375,5	32.845,7	2.394,6	134.615,8

Fonte: per i Fondi strutturali - elaborazioni DPcOe su dati piattaforma OE Sistema comune di gestione condivisa dei fondi (SFC); per i Fondi nazionali - elaborazioni DPcOe su dati riportati nei provvedimenti nazionali rilevanti (disposizioni di legge e delibere del CIPESS). Aggiornamento al 31/12/2025.

Fonte: per i Fondi strutturali - elaborazioni DPCC su dati piattaforma CE Sistema comune di gestione condivisa dei fondi (SFC); per i Fondi nazionali - elaborazioni DPCC su dati riportati nei provvedimenti nazionali rilevanti (disposizioni di legge e delibere del CIPESS). Aggiornamento al 31/12/2025.

Il dato rappresentato si riferisce ai Fondi strutturali che costituiscono la componente direttamente riconducibile alle politiche di coesione all'interno del più ampio insieme dei Fondi Strutturali e di Investimento Europei. Le dotazioni finanziarie di fonte europea inizialmente definite sono state successivamente integrate con quanto stanziato dal bilancio comunitario 2021-2027 per l'iniziativa REACT-EU, asse portante della strategia di contrasto all'emergenza Covid-19. Tale strategia ha inoltre portato all'introduzione della deroga all'obbligo di cofinanziamento nazionale che ha interessato diverse iniziative introdotte successivamente al 2020. I valori di cofinanziamento nazionale sono quindi rettificati per tenere conto della variazione nel tempo dei tassi di cofinanziamento.

Per quanto riguarda la Cooperazione Territoriale Europea, l'allocazione delle risorse comunitarie per l'Italia fa riferimento alla quota del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale destinata esclusivamente alla cooperazione transfrontaliera e transnazionale ed è al netto dei programmi di natura interregionale. Sul versante del cofinanziamento nazionale, è indicata una stima prudenziale pari al 15 per cento delle risorse complessive.

I Programmi Operativi Complementari (POC) costituiscono l'asse portante del Piano di Azione Coesione per il ciclo 2014-2020. La relativa dotazione finanziaria è primariamente alimentata dalle risorse del Fondo di Rotazione, resi disponibili a seguito dei diversi interventi di riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale dei Programmi Operativi europei regionali e nazionali, oltre alle dotazioni specificamente destinate al completamento delle operazioni del ciclo 2007-2013, per garantire la chiusura degli interventi sui territori. La capienza dei POC è pertanto oggetto di un fisiologico e continuo aggiornamento programmatico, sancito da progressive delibere del CIPESS di cui si tiene conto nei valori riportati nella tavola solo dopo la formale e definitiva pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Relativamente alle risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), la dotazione del fondo relativa al ciclo 2014-2020 è stata definita in maniera progressiva nel corso del tempo. L'alimentazione originaria, stabilita dalla Legge di stabilità per il 2014, L. n. 147/2013, è stata incrementata con disposizioni inserite nelle successive Leggi di bilancio e ha subito delle decurtazioni per effetto di disposizioni urgenti varate dal Governo o di specifiche delibere CIPESS. A questo bacino finanziario principale si sono inoltre aggiunte le economie derivanti dal precedente ciclo di programmazione, opportunamente riprogrammate su nuove progettualità. Il dato esposto fa infatti riferimento al saldo delle risorse attratte nei programmi 2014-2020 da altri cicli ed è al netto delle risorse cedute a programmi di altri periodi. Sono inoltre escluse dal totale le quote destinate al cofinanziamento dei programmi europei, alle dotazioni assorbite dai Programmi Operativi Complementari e all'integrazione della Strategia Nazionale per le Aree Interne.

Rispetto invece alle risorse nazionali destinate al sostegno alla Strategia per le Aree Interne e per altri interventi territoriali, si tratta di progressivi stanziamenti di risorse ordinarie previsti dalle Leggi di Stabilità, finalizzate anche al sostegno per i comuni marginali, oltre a quote afferenti al Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020 per la prevenzione degli incendi boschivi.

1.2 LA SINTESI DELL'ATTUAZIONE

L'avanzamento finanziario dei diversi strumenti definiti a valere sulle risorse disponibili per le politiche di coesione 2021-2027, e dunque al netto delle residue risorse non ancora assegnate a programmi in attuazione o diversamente monitorate, è riportato nella tavola che segue che restituisce una rappresentazione organica dello stato di attuazione al 31 dicembre 2025. Il quadro riporta in primo luogo le dotazioni afferenti ai Programmi Regionali (PR) e Nazionali (PN) sostenuti con i Fondi strutturali europei (FESR e FSE+) e con il Fondo per la Transizione Giusta e il dettaglio per gli Accordi per la Coesione regionali sottoscritti e deliberati dal CIPESS, che sono finanziati con il Fondo Sviluppo e Coesione e, in alcuni casi, con il Fondo di Rotazione, oltre ad altre assegnazioni di fonte nazionale.

Dai dati del Sistema Nazionale di Monitoraggio gestito dalla Ragioneria Generale dello Stato, la quota complessiva di assorbimento di impegni e pagamenti, pari rispettivamente al 33,4 per cento e a circa il 12 per cento, coerente con il ciclo di vita tipico di programmi pluriennali complessi e articolati, evidenzia chiaramente l'attuale fase di consolidamento delle procedure amministrative di pubblicazione dei bandi e avvio delle selezioni pubbliche necessarie per la successiva realizzazione operativa degli interventi.

TAVOLA 1.2.1: POLITICHE DI COESIONE PER IL PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2021-2027 – RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO)

Programmi	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ ris. progr.
Programmi Regionali FESR	32.668,5	10.098,4	30,9%	4.078,2	12,5%
Programmi Regionali FSE+	15.285,8	6.704,4	43,9%	3.147,6	20,6%
Programmi Nazionali FESR	10.861,6	4.106,9	37,8%	1.575,5	14,5%
Programmi Nazionali FSE+	12.924,1	6.793,2	52,6%	1.929,6	14,9%
Programma Nazionale JTF	1.211,3	69,9	5,8%	25,6	2,1%
ACCORDI PER LA COESIONE REGIONALI (al netto del cofinanziamento PR)	30.949,8	5.968,2	19,3%	2.282,2	7,4%
<i>di cui ACCORDI COESIONE ORDINARI FSC</i>	23.629,6	3.132,7	13,3%	1.185,5	5,0%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	2.481,3	2.129,2	85,8%	808,0	32,6%
<i>di cui COMPLETAMENTI FSC</i>	357,8	166,6	46,6%	108,2	30,3%
<i>di cui BAGNOLI - COROGLIO FSC</i>	1.218,0	184,4	0,0%	0,0	0,0%
<i>di cui ACCORDI COESIONE ORDINARI Fondo di Rotazione</i>	3.263,2	355,3	10,9%	180,5	5,5%
ANTICIPAZIONI Amministrazioni Centrali	4.528,2	2.962,4	65,4%	202,9	4,5%
ALTRE ASSEGNAZIONI FSC	3.779,6	778,8	20,6%	65,4	1,7%
Totale	112.208,9	37.482,1	33,4%	13.307,0	11,9%

Fonte: elaborazione DPCCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2025

Con riferimento al ciclo 2014-2020, per la parte finanziata da risorse europee, anche alla luce delle deroghe e delle modifiche regolamentari introdotte anche per far fronte al contrasto all'emergenza Covid-19, si è ormai conclusa formalmente la fase di attuazione con, da ultimo, la presentazione dei documenti di chiusura dei 51 Programmi Operativi nazionali e regionali adottati. L'Italia ha certificato alla Commissione europea, alla data del 31 dicembre 2025, il 99,8 per cento della spesa. Il ciclo europeo 2014-2020 si conclude dunque, tenendo anche conto della clausola di flessibilità entro il limite del 15% per ciascuna priorità stabilita per fondo e categoria di regioni all'interno dei singoli programmi operativi, con un sostanziale pieno assorbimento delle risorse finanziarie disponibili.

Si riporta di seguito la tavola relativa all'attuazione della sola componente nazionale delle politiche di coesione 2014-2020 che, nel rispetto delle specifiche regole vigenti, può ancora essere oggetto di impegno e spesa.

TAVOLA I.2.2: POLITICHE DI COESIONE NAZIONALI 2014-2020 – RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO)

Programmi	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ ris. progr.
POC REGIONALI	11.066,2	4.227,7	3.297,5	38,2%	29,8%
POC NAZIONALI	5.678,9	2.962,9	1.498,8	52,2%	26,4%
PSC REGIONALI 2000-2020 (sezione ordinaria)	41.468,6	34.972,1	26.864,3	84,3%	64,8%
di cui PSC 2014-2020	11.161,0	8.650,1	4.909,7	77,5%	44,0%
PSC REGIONALI 2000-2020 (sezioni speciali 2014-2020)	4.719,5	2.781,7	2.094,4	58,9%	44,4%
PSC NAZIONALI 2000-2020 (sezione ordinaria)	27.019,0	20.591,9	9.808,0	76,2%	36,3%
di cui PSC 2014-2020	26.519,1	20.158,3	9.455,8	76,0%	35,7%
PSC NAZIONALI 2000-2020 (sezioni speciali 2014-2020)	14,2	0,0	0,0	0,0%	0,0%
PSC CITTA' METROPOLITANE 2000-2020 (sezione ordinaria 2014-2020)	2.109,8	1.629,2	1.101,0	77,2%	52,2%
ALTRE ASSEGNAZIONI FSC	4.441,4	1.925,7	965,2	43,4%	21,7%
TOTALE	65.710,1	42.335,6	23.322,4	64,4%	35,5%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2025

Dai dati emerge il ruolo di primaria importanza della componente relativa ai Piani di Sviluppo e Coesione, che costituiscono lo strumento introdotto per la riclassificazione e l'attuazione unitaria degli interventi finanziati dal Fondo Sviluppo e Coesione anche nei cicli precedenti il 2014-2020.

I dati di attuazione finanziaria mostrano, con riferimento alla sola componente riferibile al ciclo 2014-2020, il raggiungimento di circa il 65 per cento degli impegni rispetto alla dotazione programmatica e oltre il 35 per cento dei pagamenti, segnalando il raggiungimento di una fase di decisa maturità e operatività procedurale degli investimenti per opere e servizi a favore dei territori. Da considerare anche il ruolo delle sezioni speciali dei Piani Sviluppo e Coesione, create per fronteggiare gli effetti dell'emergenza pandemica in stretta sinergia con gli indirizzi europei per l'utilizzo anche delle risorse della coesione a tale scopo emergenziale.

II. L'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE EUROPEA

II.1. LA PROGRAMMAZIONE 2021-2027

I dati di avanzamento dei programmi della politica di coesione 2021-2027 al 31 dicembre 2025 rilevati dal sistema informativo di scambio dati della Commissione europea (SFC2021), evidenziano che sono state selezionate operazioni per un valore di circa 36,9 miliardi di euro, corrispondente al 50,6 per cento della dotazione complessiva dei programmi del periodo 2021-2027, con una composizione variabile per tipologia di fondo e tipologia di programma.

TAVOLA II.1.1: COSTO AMMISSIBILE DELLE OPERAZIONI SELEZIONATE NELL'AMBITO DEI PROGRAMMI CO-FINANZIATI DAI FONDI FESR, FSE+ E JTF (MILIONI DI EURO E %)

Tipo programma	Fondo	Risorse programmate	Costo totale ammissibile delle operazioni selezionate	Numero delle operazioni selezionate	Costo tot. amm. operazioni selezionate/Risorse programmate
		v.a.	v.a.	v.a.	%
PN	FESR	10.861,6	6.122,7	2.331,0	56,4%
	FSE+	13.074,0	7.672,0	18.138,0	58,7%
	JTF	1.211,3	233,0	45,0	19,2%
Totale PN		25.146,8	14.027,7	20.514,0	55,8%
PR	FESR	32.668,5	15.756,0	36.038,0	48,2%
	FSE+	15.136,0	7.158,9	99.367,0	47,3%
Totale PR		47.804,5	22.914,9	135.405,0	47,9%
TOTALE COMPLESSIVO		72.951,3	36.942,6	155.919,0	50,6%

Fonte: elaborazione DPCoe su dati estratti dal sistema della Commissione europea SFC2021 al 31/12/2025

I dati riportati nella Tavola II.1.2 mostrano anche una composizione variabile per categoria di regione, con avanzamenti più marcati nelle “regioni più sviluppate”, sia a valere sul FESR, sia a valere sul FSE+.

TAVOLA II.1.2: COSTO AMMISSIBILE DELLE OPERAZIONI SELEZIONATE NELL'AMBITO DEI FONDI FESR, FSE+ E JTF PER CATEGORIA DI REGIONI (MILIONI DI EURO E %)

Fondo	Categoria di regione	Risorse programmate v.a.	Costo totale ammissibile delle operazioni selezionate v.a.	Costo tot. amm. operazioni selezionate/Risorse programmate %
FESR	In transizione	1.944,4	802,5	41,3%
	Meno sviluppate	30.642,3	14.067,1	45,9%
	Più sviluppate	10.943,4	7.009,0	64,0%
Totale FESR		43.530,1	21.878,7	50,3%
FSE+	In transizione	1.667,1	768,8	46,1%
	Meno sviluppate	13.616,0	6.687,1	49,1%
	Più sviluppate	12.926,8	7.375,0	57,1%
Totale FSE+		28.209,9	14.831,0	52,6%
JTF		1.211,3	233,0	19,2%
TOTALE COMPLESSIVO		72.951,3	36.942,6	50,6%

Fonte: elaborazione DPCoe su dati estratti dal sistema della Commissione europea SFC2021 al 31/12/2025

L'attuale stato di avanzamento dei programmi 2021-2027 risente di una combinazione di fattori quali: l'adozione tardiva dei regolamenti che disciplinano la politica di coesione che ha ritardato l'avvio dei programmi; la necessità di affrontare le situazioni di crisi socio-economica derivanti dapprima dalla pandemia di COVID-19 e, successivamente, dalla guerra Russia-Ucraina; la sovrapposizione delle operazioni di completamento e chiusura del periodo di programmazione 2014-2020 e l'avvio del nuovo ciclo; la priorità attribuita all'attuazione del Dispositivo per la ripresa e la resilienza che vede per molti ambiti di intervento le medesime strutture responsabili della politica di coesione.

Tutto ciò ha determinato un affaticamento delle strutture amministrative titolari di programmi nel progettare e realizzare rapidamente gli investimenti. Quest'ultima circostanza è stata particolarmente rilevante anche per le amministrazioni centrali titolari di risorse REACT-EU 2014-2020, che sono state impegnate nella certificazione degli importi assegnati a valere su tale iniziativa fino alla data del 31 luglio 2025.

Osservando i dati di avanzamento delle operazioni selezionate per Obiettivo Strategico (OS) (Cfr. Tavola II.1.3), si segnala come in termini di costo delle operazioni selezionate l'OS1 "Un'Europa più intelligente" e l'OS4 "Un'Europa più sociale" presentino il valore relativamente più elevato rispetto agli altri OS e superiore alla media, mentre per i restanti OS, fatta eccezione per l'assistenza tecnica, registrano operazioni selezionate inferiori alla media nazionale pari al 50,6 per cento della dotazione di risorse programmata.

TAVOLA II.1.3: COSTO AMMISSIBILE DELLE OPERAZIONI SELEZIONATE NELL'AMBITO DEI FONDI FESR, FSE+ E JTF PER OBIETTIVO STRATEGICO (MILIONI DI EURO E %)

Obiettivo strategico	Risorse programmate v.a.	Costo totale ammissibile delle operazioni selezionate v.a.	Costo tot. amm. operazioni selezionate/Risorse programmate %
OS1 - Un'Europa più intelligente	17.096,7	9.385,9	54,9%
OS2 - Un'Europa più verde	14.354,8	6.784,7	47,3%
OS3 - Un'Europa più connessa	2.061,5	966,4	46,9%
OS4 - Un'Europa più sociale	31.206,4	15.974,4	51,2%
OS5 - Un'Europa più vicina ai cittadini	3.443,2	1.328,9	38,6%
Obiettivo specifico JTF	1.162,8	208,7	17,9%
AT - Assistenza tecnica	3.625,9	2.293,7	63,3%
TOTALE COMPLESSIVO	72.951,3	36.942,6	50,6%

Fonte: elaborazione DPCoe su dati estratti dal sistema della Commissione europea SFC2021 al 31/12/2025

In termini di impegni e pagamenti, i dati di attuazione pubblicati dal MEF-RGS-IGRUE al 31 dicembre 2025 (Cfr. Tavola II.1.4) mostrano valori pari, rispettivamente, a 27,7 e 10,7 miliardi di euro, corrispondenti al 38,1 per cento e al 14,7 per cento della dotazione finanziaria programmata (FESR, FSE Plus e JTF).

TAVOLA II.1.4: RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)

Ciclo	Tipologia Programmi	Fondo	Risorse Programmate	Impegni	% Impegni/ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ris. progr.
2021-2027	Programmi Nazionali	FESR	10.861,6	4.106,9	37,8%	1.575,5	14,5%
		FSE+	12.924,1	6.793,2	52,6%	1.929,6	14,9%
		JTF	1.211,3	69,9	5,8%	25,6	2,1%
		TOTALE	24.997,0	10.970,0	43,9%	3.530,7	14,1%
	Programmi Regionali	FESR	32.668,5	10.098,4	30,9%	4.078,2	12,5%
		FSE+	15.285,8	6.704,4	43,9%	3.147,6	20,6%
		TOTALE	47.954,3	16.802,8	35,0%	7.225,8	15,1%
	TOTALE COMPLESSIVO		72.951,3	27.772,8	38,1%	10.756,5	14,7%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2025

Con riguardo al fondo FESR, rispetto alla dotazione finanziaria assegnata ai programmi regionali, pari circa a 32,7 miliardi di euro, risulta un livello di impegni e pagamenti rispettivamente pari a 30,9 per cento e 12,5 per cento della predetta dotazione (Cfr. Tavola II.1.5).

**TAVOLA II.1.5: PROGRAMMAZIONE 2021-2027 – FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE – PROGRAMMI OPERATIVI REGIONALI
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

Programma	Fondo	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ ris. progr.
Piemonte	FESR	1.494,5	593,3	39,7%	276,5	18,5%
Valle D'Aosta	FESR	92,5	48,1	52,0%	21,8	23,6%
Lombardia	FESR	2.000,0	1.276,2	63,8%	510,5	25,5%
PA Bolzano	FESR	246,6	224,2	90,9%	36,8	14,9%
PA Trento	FESR	181,0	60,8	33,6%	28,7	15,9%
Veneto	FESR	1.031,3	586,4	56,9%	186,6	18,1%
Friuli-Venezia Giulia	FESR	365,6	189,1	51,7%	97,7	26,7%
Liguria	FESR	652,5	392,0	60,1%	280,6	43,0%
Emilia-Romagna	FESR	1.024,2	805,0	78,6%	226,1	22,1%
Toscana	FESR	1.228,8	490,0	39,9%	114,7	9,3%
Umbria	FESR	523,7	188,4	36,0%	47,5	9,1%
Marche	FESR	585,7	401,2	68,5%	97,1	16,6%
Lazio	FESR	1.817,3	536,8	29,5%	211,9	11,7%
CENTRO NORD	FESR	11.243,7	5.791,5	51,5%	2.136,5	19,0%
Abruzzo	FESR	681,1	110,3	16,2%	61,0	9,0%
Molise	FESR	300,3	61,7	20,5%	35,7	11,9%
Campania	FESR	5.534,6	991,0	17,9%	432,7	7,8%
Puglia	FESR	4.426,7	902,0	20,4%	516,0	11,7%
Basilicata	FESR	774,5	247,6	32,0%	108,6	14,0%
Calabria	FESR	2.405,2	354,4	14,7%	217,4	9,0%
Sicilia	FESR	5.721,4	1.250,3	21,9%	376,0	6,6%
Sardegna	FESR	1.581,0	389,6	24,6%	194,3	12,3%
MEZZOGIORNO	FESR	21.424,8	4.306,9	20,1%	1.941,7	9,1%
ITALIA	FESR	32.668,5	10.098,4	30,9%	4.078,2	12,5%

Fonte: elaborazione DPCCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2025

Con riguardo, invece, ai programmi nazionali, su una dotazione assegnata di 12,1 miliardi di euro di risorse FESR, comprensiva del cofinanziamento nazionale, il livello di impegni e pagamenti è pari, rispettivamente, a 34,6 per cento e 13,3 per cento della predetta dotazione nella media nazionale (Cfr. Tavola II.1.6).

**TAVOLA II.1.6: PROGRAMMAZIONE 2021-2027 – FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE – PROGRAMMI OPERATIVI REGIONALI
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

Programma	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ ris. progr.
Cultura	648,3	456,6	70,40%	96,4	14,90%
Capacità per la Coesione	1.100,70	177,8	16,20%	150,2	13,60%
Salute	250	27,6	11,00%	7,1	2,80%
Inclusione	570,9	26	4,60%	0	0,00%
Legalità	235,3	88	37,40%	37,3	15,90%
Metro+	1.535,10	500,5	32,60%	178,7	11,60%
Ricerca	5.561,60	2.709,50	48,70%	1.105,80	19,90%
Scuola	959,7	120,9	12,60%	0	0,00%
TOTALE	10.861,60	4.106,90	37,80%	1.575,50	14,50%
Just Transition	1.211,30	69,9	5,80%	25,6	2,10%
TOTALE	12.072,90	4.176,80	34,60%	1.601,10	13,30%

Fonte: elaborazione DPcoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2025

Per quanto riguarda l'avanzamento del FSE Plus assegnato ai programmi regionali, i dati di monitoraggio finanziario al 31 dicembre 2025, rilevati dalla Ragioneria Generale dello Stato, mostrano che rispetto a una dotazione finanziaria complessiva pari circa a 15,3 miliardi di euro, risulta un livello di impegni e pagamenti rispettivamente pari a 43,9 per cento e 20,6 per cento della predetta dotazione. Considerando, invece, i programmi nazionali, su una dotazione complessiva di 12,9 miliardi di euro risultano impegni pari al 52,6 per cento e pagamenti per il 14,9 per cento della dotazione finanziaria (Cfr. Tavole II.1.7 e II.1.8).

TAVOLA II.1.7: PROGRAMMAZIONE 2021-2027 – FONDO SOCIALE EUROPEO+ – PROGRAMMI OPERATIVI REGIONALI----- RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)

Programma	Fondo	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ ris. progr.
Piemonte	FSE+	1.317,90	679,2	51,50%	330,5	25,10%
Valle D'Aosta	FSE+	81,6	44,1	54,00%	15,3	18,80%
Lombardia	FSE+	1.507,40	518,8	34,40%	309	20,50%
PA Bolzano	FSE+	150	126,3	84,20%	42	28,00%
PA Trento	FSE+	159,6	64,4	40,40%	31,9	20,00%
Veneto	FSE+	1.031,30	652,2	63,20%	238,7	23,10%
Friuli-Venezia Giulia	FSE+	373,1	149,8	40,20%	95,2	25,50%
Liguria	FSE+	435	235,1	54,00%	105,5	24,30%
Emilia-Romagna	FSE+	1.024,20	725,5	70,80%	291,9	28,50%
Toscana	FSE+	1.083,60	574,6	53,00%	216,5	20,00%
Umbria	FSE+	289,7	63	21,70%	47,8	16,50%
Marche	FSE+	296,1	177,9	60,10%	98,4	33,20%
Lazio	FSE+	1.602,50	638,9	39,90%	299,1	18,70%
CENTRO NORD	FSE+	9.352,00	4.649,80	49,70%	2.121,80	22,70%

Abruzzo	FSE+	406,6	135,2	33,30%	41,2	10,10%
Molise	FSE+	83	14,3	17,20%	4	4,80%
Campania	FSE+	1.438,50	292,1	20,30%	151,1	10,50%
Puglia	FSE+	1.150,50	415,6	36,10%	271	23,60%
Basilicata	FSE+	208,5	29,2	14,00%	20,8	10,00%
Calabria	FSE+	654,6	151,2	23,10%	90,6	13,80%
Sicilia	FSE+	1.248,10	403,2	32,30%	137,1	11,00%
Sardegna	FSE+	744	241,8	32,50%	141,1	19,00%
MEZZOGIORNO	FSE+	5.933,80	2.054,60	34,60%	1.025,80	17,30%
ITALIA	FSE+	15.285,80	6.704,40	43,90%	3.147,60	20,60%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2025

TAVOLA II.1.8: PROGRAMMAZIONE 2021-2027 – FONDO SOCIALE EUROPEO+ – PROGRAMMI OPERATIVI NAZIONALI
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)

Programma	Fondo	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ris. progr.
Capacità per la Coesione	FSE+	166,8	70,4	42,20%	23,5	14,10%
Salute	FSE+	375	111,5	29,70%	86,7	23,10%
Inclusione	FSE+	3.509,00	1.287,20	36,70%	577,9	16,50%
Metro+	FSE+	963,3	449,6	46,70%	204,4	21,20%
Giovani, Donne e Lavoro	FSE+	5.088,70	3.923,30	77,10%	791,4	15,60%
Scuola	FSE+	2.821,30	951,2	33,70%	245,7	8,70%
TOTALE	FSE+	12.924,10	6.793,20	52,60%	1.929,60	14,90%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2025

Come è noto, le risorse europee della politica di coesione sono soggette alla cosiddetta regola del disimpegno automatico (N+3).

La prima scadenza prevista per l'applicazione di tale regola è stata fissata al 31 dicembre 2025.

A tale data, sono state dichiarate alla Commissione europea spese effettivamente realizzate per un ammontare complessivo pari a circa 8,9 miliardi di euro, di cui 4,7 a valere sulla quota UE, a fronte di un target di spesa in quota UE di 3,6 miliardi di euro.

II.1.1 La Mid-Term Review

Il 20 settembre 2025 sono entrati in vigore il Regolamento (UE) 2025/1913 e il Regolamento (UE) 2025/1914 che modificano i Regolamenti europei relativi al Fondo FESR, al Fondo per una transizione giusta e al Fondo sociale europeo Plus (FSE+) e prevedono l'introduzione di nuove priorità strategiche e il rafforzamento di altre già esistenti verso cui è possibile riassegnare le risorse dei programmi nazionali e regionali nel contesto del riesame intermedio (*Mid-Term Review*, *MTR*). In particolare, l'Obiettivo dei Regolamenti del 2025 è quello di avvalersi del riesame intermedio dei programmi per allineare le relative priorità di investimento a nuove priorità e sfide rilevanti per l'attuale contesto economico e sociale europeo e nazionale, profondamente cambiato rispetto al 2022, anno in cui sono stati approvati i programmi italiani.

Le priorità strategiche per la politica di coesione introdotte e/o rafforzate attraverso tali regolamenti sono le seguenti:

1. colmare il divario in materia di innovazione, rafforzare la competitività e favorire la decarbonizzazione (primariamente rafforzando l'iniziativa STEP e l'azione del Fondo per una transizione giusta e del Fondo sociale europeo Plus);
2. favorire l'accesso ad alloggi sostenibili e a prezzi accessibili;
3. favorire l'accesso all'acqua e alla resilienza idrica;
4. promuovere la transizione energetica;
5. rafforzare le capacità di difesa e sicurezza e potenziare le infrastrutture a duplice uso;
6. rafforzare la preparazione civile a fronte di catastrofi naturali e antropiche.

Il Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri ha coordinato e supportato il processo di riesame intermedio MTR, nell'ambito del quale i programmi nazionali e regionali FESR e plurifondo FESR e FSE plus che hanno aderito alla revisione di medio termine, sulla base di quanto previsto dai Regolamenti (UE) 2025/1913 e (UE) 2025/1914.

La revisione intermedia ha consentito all'Italia di modernizzare e accelerare i propri programmi di investimento destinando risorse alle priorità strategiche della competitività, delle politiche abitative, del settore idrico, dell'energia.

In particolare, il riesame intermedio, conclusosi con la presentazione di proposte di modifica alla Commissione europea da parte di 35 programmi su 48, ha consentito di riprogrammare circa 2,9 miliardi in sola quota UE.

Per quanto concerne le ulteriori priorità individuate nell'ambito della MTR, 629 milioni di euro sono stati destinati in favore della gestione e della resilienza delle risorse idriche, 396 milioni di euro per la transizione energetica, circa 189 milioni di euro per rafforzare la capacità di difesa a duplice scopo militare e civile e per la preparazione civile. Infine, circa 415 milioni di euro sono destinati agli obiettivi del Fondo Sociale Europeo Plus (FSE+) per la formazione e l'occupazione nei settori STEP e della preparazione civile. A tali risorse in sola quota UE si aggiunge il cofinanziamento nazionale pari a circa 600 milioni.

Nel complesso, considerando anche le riprogrammazioni avvenute a seguito dell'adozione del Reg. (UE) 2024/795 (c.d. Regolamento STEP), circa 7 miliardi in

sola quota UE, oltre il cofinanziamento nazionale, sono state indirizzate verso sfide urgenti per il Paese.

Con specifico riferimento alle azioni finalizzate a favorire l'aumento e la diversificazione dell'offerta abitativa sostenibile e a prezzi accessibili, si rappresenta infine che, anche mediante l'apposita intesa sancita in data 29 dicembre 2025 tra il Governo, le Regioni e le Province autonome, è stato previsto un incremento delle risorse destinate alla priorità "*Housing*", rispetto alla quale al termine del processo di riprogrammazione dei programmi vengono indirizzati circa 1,5 miliardi in quota UE a valere sui programmi regionali e nazionali della politica di coesione europea, cui si aggiungeranno 464 milioni di euro dei programmi europei regionali tenuto conto anche delle riprogrammazioni ordinarie che saranno effettuate entro il 30 giugno 2026.

II.1.2 L'iniziativa STEP

Con il Regolamento (UE) 2024/795 è stata istituita la Piattaforma per le tecnologie strategiche per l'Europa (STEP) con l'obiettivo di contribuire a preservare il vantaggio europeo nelle tecnologie critiche ed emergenti, sostenendo la competitività delle imprese europee in queste tecnologie sulla scena mondiale.

In particolare, la Piattaforma STEP è rivolta a sostenere lo sviluppo e la realizzazione di tecnologie critiche e ad affrontare le carenze di manodopera e di competenze essenziali nei settori delle:

- tecnologie digitali e innovazione delle tecnologie deep tech (tra cui la microelettronica, il calcolo ad alte prestazioni, il calcolo quantistico, il cloud computing, l'edge computing, l'intelligenza artificiale, la sicurezza informatica, la robotica, il 5G e la connettività avanzata e le realtà virtuali, lo sviluppo di applicazioni per la difesa);
- tecnologie pulite ed efficienti nell'uso delle risorse (segnatamente tecnologie "a zero emissioni nette");
- biotecnologie, inclusi i medicinali critici e i loro componenti.

Per qualificarsi come critica, nell'ambito di STEP, una tecnologia deve essere innovativa, cioè portare al mercato interno un elemento innovativo, emergente e all'avanguardia con un significativo potenziale economico, e deve contribuire a ridurre o prevenire le dipendenze strategiche dell'Unione.

Il Regolamento STEP non ha previsto nuove risorse finanziarie, ad eccezione di un contributo di 1,5 miliardi di euro destinato al Fondo Europeo per la Difesa, per il finanziamento di progettualità attinenti alle tecnologie critiche, ma ha inteso rendere più efficace ed efficiente l'uso di fondi già stanziati, favorendone la riprogrammazione e orientando i finanziamenti verso le tecnologie nei settori considerati strategici.

In particolare, sono chiamati a contribuire ad investimenti nei suddetti settori strategici programmi a gestione diretta della Commissione europea (Programma Europa digitale, Fondo europeo per la difesa, EU4Health, Orizzonte Europa, Fondo

per l'innovazione), i programmi della politica di coesione europea 2021-2027 a valere sui fondi FESR, FSE+ JTF, il PNRR e il programma InvestEU.

Con riferimento specifico ai fondi della politica coesione, al fine di accelerare gli investimenti, il Regolamento STEP ha previsto la messa a disposizione di un importo supplementare di prefinanziamento eccezionale pari al 30 per cento della dotazione della priorità STEP inserita nel programma, sotto forma di pagamento una tantum, e un tasso di cofinanziamento dell'Unione del 100 per cento per la medesima priorità.

Altra importante novità introdotta dal Regolamento STEP, è rappresentata dalla possibilità di sostenere investimenti produttivi nelle grandi imprese, in deroga ai limiti previsti dal regolamento FESR. Per l'Italia, questa possibilità è consentita su tutto il territorio nazionale.

Sul fronte degli aiuti di Stato, per sostenere i progetti STEP, la Commissione europea ha modificato gli Orientamenti in materia di aiuti a finalità regionale, stabilendo intensità di aiuto più elevate per i progetti che rientrano nel campo di applicazione STEP nelle regioni assistite: intensità di aiuto massima per le grandi imprese maggiorata del 10 per cento nelle "zone a" (Mezzogiorno escluso l'Abruzzo) e del 5 per cento nelle "zone c" (territori del Centro Nord e Abruzzo).

Il Regolamento STEP ha, inoltre, previsto l'istituzione del c.d. Sigillo STEP o Sigillo di sovranità (STEP Seal) che viene assegnato, nell'ambito dei programmi a gestione diretta della Commissione, ai progetti che presentano i caratteri di innovatività previsti dal regolamento.

L'assegnazione dello STEP Seal ad un progetto consente allo stesso di accedere anche ai fondi dei programmi della politica di coesione europea e del PNRR, attraverso un finanziamento combinato basato su procedure di selezione semplificate, ove ricorra l'interesse delle Autorità nazionali.

Con riferimento all'attuazione dell'iniziativa STEP, si segnala che:

- n.10 programmi hanno riprogrammato alla data del 31.08.2024 (PN Ricerca e Innovazione, PR FESR/FSE+ Calabria, PR FESR Campania, PR FESR Emilia-Romagna, PR FESR Lazio, PR FESR Lombardia, PR FESR/FSE+ Puglia, PR FESR Sardegna, PR FESR Sicilia, PR FESR Umbria);
- n.5 programmi hanno riprogrammato alla data del 31.03.2025 (PN Giovani Donne e Lavoro, PN Scuola e Competenze, PR FESR/FSE+ Molise, PR FESR Piemonte, PR FESR Toscana).

L'importo riprogrammato al 31.03.2025 era pari a 4,1 miliardi di euro.

In ambito MTR, n.16 programmi Regionali hanno effettuato una riprogrammazione STEP:

- 7 programmi FSE+ (PR Abruzzo, PR Friuli-Venezia Giulia, PR Lombardia, PR Piemonte, PR Sardegna, PR Sicilia, PR Valle d'Aosta);
- 7 programmi FESR (PR Abruzzo, PR Friuli-Venezia Giulia, PR Lazio, PR Lombardia, PR Marche, PR Piemonte, PR Veneto);
- 2 programmi plurifondo (PR Basilicata, PR Molise).

In particolare, si evidenzia che i PR FESR di Lazio, Lombardia, Piemonte e il PR plurifondo del Molise hanno aumentato le risorse dedicate a STEP, già stanziata nell'ambito di precedenti riprogrammazioni; i PR FESR di Lazio, Marche e il PR plurifondo del Molise devono ancora essere approvati.

L'importo stimato delle risorse FESR destinate alla Piattaforma STEP nell'ambito della MTR è di 185,6 milioni, cui si aggiungono ulteriori 279,8 milioni a valere sul FSE+, per un totale complessivo di 465,4 milioni.

Pertanto, tenuto conto delle proposte di riprogrammazione in ambito MTR, l'importo riprogrammato complessivamente sulle priorità STEP viene rideterminato in 4,589 Miliardi di euro (3.463 milioni di euro a valere sul FESR; 1.126 milioni di euro a valere sul FSE+):

- 1.447 milioni di euro: Programmi Nazionali (31,5%);
- 2.289 milioni di euro: Programmi delle Regioni Meno Sviluppate (49,9%);
- 113 milioni di euro: Programmi delle Regioni in Transizione (2,5%);
- 740 milioni di euro: Programmi delle Regioni Più Sviluppate (16,1%).

Si evidenzia, infine, che al 13 aprile 2026, il valore complessivo degli avvisi chiusi e aperti è di 1,8 mld, cui deve aggiungersi il Contratto di Sviluppo a valere sul PR FESR della Regione Siciliana (300 milioni di euro) e il finanziamento di interventi coerenti a valere sul PR FESR della Regione Toscana (66 milioni di euro). È inoltre in apertura un avviso a valere sul PR FESR della Regione Sardegna per un totale di 100 milioni di euro. L'importo complessivo delle risorse STEP impegnate ammonta, quindi, a quasi 2,3 mld.

Il Dipartimento per le politiche di coesione svolge il ruolo di Punto di contatto nazionale STEP. Il punto di contatto nazionale è il punto di riferimento per la Commissione europea e per gli stakeholders nazionali per l'attuazione dell'iniziativa e ha il compito di promuoverne e monitorarne l'attuazione, di sensibilizzare le istituzioni nazionali e regionali, le associazioni di categoria e gli altri stakeholders rilevanti, ai fini della mobilitazione dei fondi europei esistenti e di capitali privati, verso l'iniziativa STEP. Nell'ambito di tali compiti rientra anche la funzione di raccordo tra le imprese o consorzi di imprese che hanno ottenuto dalla Commissione europea il Sigillo STEP e le Autorità di gestione dei programmi della politica di coesione, al fine di agevolare il finanziamento combinato di tali progetti attraverso l'integrazione dei fondi messi a disposizione dai diversi strumenti europei esistenti.

È importante evidenziare che, come sottolineato dalla Commissione nelle sue recenti Comunicazioni (Comunicazione "Una Bussola della Competitività per l'UE" del 29 gennaio 2025; Comunicazione "La strada verso il prossimo quadro finanziario pluriennale" dell'11 febbraio 2025), l'iniziativa STEP si pone come progetto "ponte" verso il futuro Bilancio UE, in cui la competitività avrà un ruolo centrale.

Ne deriva che un'efficace realizzazione delle progettualità STEP in capo ai programmi della politica di coesione italiani potrebbe rappresentare un'importante esperienza attuativa, soprattutto per le regioni meno sviluppate, in vista dell'orientamento del prossimo Bilancio dell'UE verso il rafforzamento della competitività e la riduzione delle dipendenze strategiche dell'Unione.

II.1.3 I progetti prioritari ex DL.60/2024

Il Decreto-legge n. 60/2024, convertito con modificazioni dalla L. 4 luglio 2024, n. 95, ha dato attuazione alla riforma della politica di coesione (M1C1 191-14-bis) inserita nel PNRR dell'Italia e approvata, nel contesto della revisione intermedia del Piano, con la Decisione di esecuzione del Consiglio (CID) dell'8 dicembre 2023. Obiettivo della riforma è quello di migliorare l'efficienza e accelerare l'attuazione dei programmi della politica di coesione 2021-2027 in alcuni settori strategici, attraverso il ricorso ad un modello di esecuzione e monitoraggio degli interventi più orientato ai risultati, che trae ispirazione dal metodo PNRR.

Come specificato nel Decreto-legge attuativo, la riforma della politica di coesione non pregiudica il vigente quadro di programmazione rappresentato dall'Accordo di Partenariato e dai programmi nazionali e regionali 2021-2027 approvati dalla Commissione europea ed avviene in conformità alle regole europee, con particolare riferimento al ruolo e ai compiti dell'Autorità di gestione e dei Comitati di Sorveglianza dei programmi nella selezione degli interventi.

Gli ambiti di intervento della politica di coesione sui quali si interviene con la riforma in argomento sono i seguenti: (i) risorse idriche; (ii) infrastrutture per il rischio idrogeologico e il rischio idraulico e per la protezione dell'ambiente; (iii) rifiuti; (iv) trasporti e mobilità sostenibile; (v) energia; (vi) sostegno allo sviluppo sostenibile e all'attrattività delle imprese, anche per le transizioni digitale e verde. Si tratta, da un lato, di settori strategici che riguardano servizi e infrastrutture essenziali per cittadini e imprese, per i quali si riscontrano ancora criticità in diverse regioni, come testimoniano le procedure di infrazione aperte nei confronti dell'Italia e il mancato soddisfacimento delle c.d. "condizioni abilitanti", vale a dire il sistema di prerequisiti che gli Stati membri devono rispettare per poter utilmente fruire dei fondi europei; dall'altro, si interviene in ambiti fondamentali per accrescere la competitività e l'attrattività del Paese e del Mezzogiorno e rispondere efficacemente alle sfide della transizione verde e digitale.

Gli interventi proposti dalle Amministrazioni interessate devono essere qualificati come strategici secondo uno o più dei seguenti "indici di priorità" individuati dalla norma (DL 60/2024, art.4, comma 2):

- effettiva attuazione mediante gli interventi prioritari delle pianificazioni di settore nazionali e regionali, con particolare riguardo agli investimenti connessi al soddisfacimento delle condizioni abilitanti nel settore idrico, nel settore dei rifiuti e nel settore dei trasporti;
- finanziamento degli investimenti nei settori strategici già oggetto di valutazione e non finanziabili, anche per esaurimento delle risorse, con priorità per le opere strategiche e di pubblica utilità, a valere su altri strumenti di intervento europei o nazionali, ove coerenti con i programmi della politica di coesione europea e con le disposizioni previste dai pertinenti regolamenti;
- complementarità degli interventi con quelli finanziati a valere sulle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione, con particolare riguardo a quelli definiti dagli Accordi per la coesione e a valere sulle risorse del PNRR e del Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR;
- contributo al superamento dei divari infrastrutturali e di servizio a livello nazionale, regionale o locale;
- rafforzamento dei servizi di interesse economico generale (SIEG), al fine di sostenere investimenti volti ad efficientare l'erogazione del servizio;

- attuazione delle operazioni di importanza strategica identificate dai programmi 2021-2027 ai sensi dell'articolo 2 del regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021;
- promozione della transizione verde e digitale, anche tenuto conto degli obiettivi del Piano REPowerEU, in attuazione del regolamento (UE) 2023/435 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 febbraio 2023;
- realizzazione di progetti non completati nel periodo 2014-2020 e da completare nell'ambito della programmazione 2021-2027, in applicazione di quanto previsto dagli articoli 118 e 118 bis del regolamento (UE) 2021/1060;
- coerenza degli investimenti con le previsioni del Piano strategico della Zona Economica Speciale;
- coerenza degli investimenti con le previsioni del Piano strategico nazionale delle aree interne (PSNAI);
- interventi necessari per fronteggiare le ripercussioni sulla situazione economica e sociale e sulle finanze pubbliche derivanti dalle circostanze eccezionali o inconsuete di cui all'articolo 20 del regolamento (UE) 2021/1060.

In tale ambito, al fine di favorire l'accelerazione degli interventi ricadenti nei citati settori, nel settembre 2024 è stata avviata l'iniziale attività di ricognizione degli interventi prioritari. In dettaglio, i Ministeri, le Regioni e le Province Autonome interessate hanno trasmesso all'ex Dipartimento per le politiche di coesione e il Sud un elenco di 242 interventi, aventi un importo complessivo a valere sulla dotazione dei programmi nazionali e regionali pari a circa 3,7 miliardi di euro, di cui 157 interventi già selezionati sui singoli programmi e 85 in fase di pianificazione.

Successivamente, nel periodo tra febbraio e aprile 2025 è stata condotta un'approfondita istruttoria da parte del DPCoe in collaborazione con le amministrazioni centrali competenti per settore (MIMIT, MASE, MIT, MUR, PCM-DTD, Protezione Civile).

In esito a tale attività, la Cabina di regia per la politica di coesione europea, di cui all'articolo 3, comma 2, del decreto-legge n. 60/2024, presieduta dal Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione, ha accertato, in data 29 maggio 2025, la coerenza con i settori strategici e gli indici di priorità previsti dalla norma di n. 239 interventi.

A partire dal mese di luglio del 2025, il DPCoe ha pertanto dato avvio alle attività di monitoraggio rafforzato ai sensi dell'art. 5 del decreto-legge 60/2024, finalizzate, in particolare, a verificare il concreto conseguimento delle tappe procedurali dichiarate dalle Autorità di gestione dei programmi. Tale attività di monitoraggio è tesa alla verifica del rispetto delle tappe procedurali previste per la realizzazione degli interventi, con particolare riferimento a:

- completamento delle procedure di selezione delle operazioni e di individuazione dei beneficiari;
- assunzione di obbligazioni giuridicamente vincolanti;
- completamento dell'intervento.

Nei primi mesi del 2026, infine, il Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri ha avviato l'istruttoria - congiuntamente con le Amministrazioni nazionali competenti per materia - di un ulteriore elenco di

interventi prioritari trasmessi da parte delle amministrazioni titolari di cinque programmi FESR 2021-2027 a titolarità delle Regioni e Province autonome, preliminare alla successiva approvazione da parte della Cabina di regia.

II.1.4 La Cooperazione Territoriale Europea - CTE

In continuità con il passato, per la programmazione 2021-2027 l'Italia partecipa a 19 Programmi di cooperazione, sostenuti da una dotazione finanziaria complessiva pari a circa 3 miliardi di euro, comprensiva del contributo dell'Unione europea e del cofinanziamento nazionale.

Tutti i programmi di cooperazione a partecipazione italiana sono stati approvati dalla Commissione europea entro dicembre 2022 e risultano attualmente in piena fase attuativa.

L'analisi dello stato di attuazione dei Programmi di Cooperazione Territoriale Europea (CTE) 2021-2027 evidenzia, nella fase iniziale del ciclo, un avanzamento complessivamente positivo e coerente con le tempistiche di implementazione dei programmi. A fronte di una dotazione finanziaria complessiva pari a circa 3,12 miliardi di euro, di cui oltre 2,5 miliardi a valere sul FESR, si registra un volume di impegni pari a circa 2,25 miliardi di euro, corrispondente a oltre il 70 per cento della dotazione totale. Tale dato segnala una buona capacità di attivazione delle risorse e una pipeline progettuale già ampiamente strutturata, confermando la solidità dei sistemi di gestione e la forte domanda di cooperazione da parte dei territori.

Dal punto di vista finanziario, la dinamica dei pagamenti certificati - pari a circa 409 milioni di euro - risulta ancora contenuta rispetto agli impegni assunti (circa il 18 per cento), riflettendo una fase fisiologica di avvio dei programmi, nella quale i progetti selezionati sono ancora in fase di implementazione. Tuttavia, si osservano differenze significative tra programmi: alcuni, come Central Europe e Alpine Space, evidenziano livelli di spesa più avanzati, grazie a una più rapida attivazione delle operazioni, mentre altri - in particolare i programmi della cooperazione esterna (NEXT MED e NEXT IT-TUNISIA) - presentano livelli di pagamento molto ridotti, a causa della maggiore complessità procedurale e dei tempi di avvio più lunghi.

Sotto il profilo dell'attuazione fisica, sono stati finanziati complessivamente 1.478 progetti, con una distribuzione eterogenea tra i programmi. In particolare, INTERREG Europe si conferma il programma con il più elevato numero di operazioni (262), seguito da Francia-Italia Alcotra (165) e Central Europe (118), a testimonianza della forte capacità attrattiva e della dimensione dei rispettivi ambiti di cooperazione. I programmi transfrontalieri mostrano, in generale, una buona capacità di attivazione progettuale, mentre quelli interregionali e di cooperazione istituzionale (ESPON e INTERACT) non prevedono la selezione di progetti tramite bandi, ma operano attraverso strumenti di supporto alle politiche, spiegando l'assenza di operazioni contabilizzate.

Nel complesso, il quadro evidenzia una fase di attuazione caratterizzata da un buon livello di impegni, una progressiva crescita del numero di progetti e una spesa

ancora in fase di consolidamento. Tale andamento appare pienamente coerente con il ciclo di vita dei programmi CTE e lascia prevedere una significativa accelerazione della spesa nei prossimi anni, anche alla luce della piena operatività dei progetti finanziati e del rafforzamento delle capacità amministrative. In questo contesto, sarà determinante garantire la continuità delle azioni di monitoraggio e accompagnamento, al fine di sostenere il ritmo di attuazione e assicurare il pieno utilizzo delle risorse disponibili entro la fine del periodo di programmazione.

TAVOLA II.1.9: I PROGRAMMI DI CTE 2021- 2027 (MILIONI DI EURO)

Programma	Finanziamento totale	Quota FESR	Cofinanziamento nazionale	Impegni	Pagamenti	Numero Progetti
Francia-Italia Alcotra	227,91	182,33	45,58	169,03	22,83	165
Grecia-Italia	106,11	79,58	26,53	91,25	5,55	41
Italia-Austria	91,34	73,07	18,27	66,56	14,58	69
Italia-Croazia	222,72	178,18	44,54	168,57	18,45	82
Italia - Francia Marittimo	193,30	154,64	38,66	157,15	10,51	78
Italia-Malta	57,60	46,08	11,52	25,16	3,20	19
Italia-Slovenia	88,62	70,90	17,72	85,24	19,01	84
Italia-Svizzera	102,93	82,35	20,59	66,57	12,99	96
IPA Italy Albania Montenegro (South Adriatic)	81,26	67,03	14,23	67,55	2,14	78
NEXT IT-TUNISIA	35,93	32,34	3,59	30,67	0,00	52
IPA ADRION	160,81	136,69	24,12	99,33	2,22	71
ALPINE SPACE	142,73	107,05	35,68	88,49	40,24	47
CENTRAL EUROPE	280,78	224,62	56,16	230,64	113,57	118
EURO MED	317,11	234,90	82,21	80,83	28,44	86
NEXT MED	292,33	263,09	29,23	114,79	0,00	59
ESPON 2030	60,00	48,00	12,00	61,68	13,86	0
INTERACT IV	56,25	45,00	11,25	41,17	11,72	0
INTERREG Europe	493,10	394,48	98,62	516,70	70,16	262
URBACT IV	110,10	86,77	23,33	86,77	19,70	71
TOTALI	3.120,96	2.507,11	613,85	2.248,15	409,18	1478

Fonte: Elaborazione DPCoe al 31/12/2025

Nota: i Programmi Espon e Interact non hanno la pubblicazione di bandi come modalità attuativa

Nel ciclo di programmazione 2021-2027, l'Obiettivo Cooperazione Territoriale Europea si caratterizza altresì per un rafforzamento significativo del quadro di governance e per l'introduzione di importanti elementi di innovazione, sia sotto il profilo regolamentare sia organizzativo. In particolare, il nuovo assetto istituzionale nazionale, conseguente al trasferimento delle funzioni dell'Agenzia per la coesione territoriale al Dipartimento per le politiche di coesione, ha consolidato il ruolo del DPCoe quale Autorità nazionale di riferimento per l'Obiettivo CTE, con funzioni di coordinamento strategico, indirizzo e raccordo con la Commissione europea e gli altri Stati membri.

La governance nazionale si fonda su un modello multilivello che coinvolge amministrazioni centrali, Regioni e Province autonome, articolato in strumenti e sedi di coordinamento rafforzate. In tale contesto, il Gruppo di coordinamento strategico (GCS) assicura la coerenza delle attività di cooperazione con l'Accordo di partenariato e con le priorità nazionali, mentre i Comitati Nazionali garantiscono il presidio operativo dei singoli Programmi, anche attraverso meccanismi di copresidenza tra livello statale e regionale. A tali strumenti si affiancano il sistema nazionale di controllo, il rafforzamento del monitoraggio tramite il Protocollo Unico di Colloquio e il ruolo dei National Contact Point, contribuendo a una maggiore integrazione tra livelli istituzionali e a un miglioramento complessivo della capacità amministrativa.

Sul piano delle innovazioni, il quadro regolamentare 2021-2027 introduce elementi rilevanti che incidono direttamente sull'attuazione dei Programmi. Tra questi, assume particolare rilievo l'integrazione della cooperazione esterna nel perimetro Interreg, con il coinvolgimento degli strumenti IPA III e NDICI, nonché il passaggio a un approccio maggiormente orientato ai risultati, basato sulla verifica del contributo effettivo delle operazioni agli obiettivi specifici dei programmi. Ulteriori elementi qualificanti sono rappresentati dall'introduzione del concetto di capitalizzazione dei risultati, dalla possibilità di finanziare progetti di piccola dimensione e dalla riduzione e razionalizzazione degli Obiettivi di policy, con un rafforzamento dell'attenzione allo sviluppo territoriale integrato.

Infine, particolare rilievo assume il rafforzamento del raccordo tra l'Obiettivo CTE e gli altri strumenti della politica di coesione, in particolare l'Obiettivo "Investimenti per l'occupazione e la crescita". In tale ambito, si mira a favorire l'integrazione tra programmi Interreg, programmi mainstream e programmi a gestione diretta, promuovendo la capitalizzazione dei risultati e l'attivazione di azioni di cooperazione. Tale approccio contribuisce a valorizzare il ruolo della CTE non solo come strumento finanziario, ma anche come laboratorio di innovazione istituzionale e di integrazione delle politiche, in grado di generare un impatto più ampio e duraturo sui territori.

Nel corso del 2025, la Strategia europea per la regione adriatico-ionica (EUSAIR)¹ ha proseguito nelle attività ordinarie di attuazione.

Il 6-7 maggio 2025 si è tenuto a Georgioupolis (Creta) il 10° Forum Annuale, un evento centrale che ha visto la partecipazione di rappresentanti politici, istituzionali e stakeholder dei Paesi aderenti (tra cui l'Italia) per discutere il futuro della strategia nei prossimi anni. Durante il Forum è stata adottata ufficialmente una versione aggiornata del Piano d'azione (Action Plan) per il prossimo ciclo strategico. Il processo di revisione ha consentito di allineare meglio la Strategia e le azioni previste con le priorità e le strategie dell'UE, i fondi a gestione concorrente (ad esempio, i fondi della politica di coesione, i fondi della Politica Agricola Comune, il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, Interreg, ecc.) e i fondi UE a gestione diretta o indiretta come i fondi IPA, Orizzonte Europa, Life, Erasmus+ ecc. Sono stati presi in considerazione anche il Piano economico e di investimento per i Balcani occidentali, il Piano di crescita per i

¹EUSAIR comprende 10 Paesi, tra cui 4 Stati membri dell'UE (Italia, Grecia, Slovenia e Croazia) e 6 Stati non membri (San Marino, Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Serbia, Macedonia del Nord).

Balcani occidentali e altri piani o strumenti di investimento mirati per i Balcani occidentali.

Inoltre, la tematica della gioventù, dell'inclusione e delle opportunità per i giovani è stata posta al centro del dibattito, con l'introduzione di nuove iniziative e un maggiore focus sul ruolo delle nuove generazioni nella regione. Il Forum ha offerto una piattaforma per rafforzare l'integrazione territoriale e la cooperazione intergovernativa tra i dieci Paesi partecipanti, tra cui l'Italia. Nel 2025 ha assunto particolare rilievo anche la cooperazione accademica, con iniziative come la Western Balkans Promotion Fair & Staff Week ospitata ad Ancona (24-28 novembre 2025) dalla rete Erasmus+ UniAdriatic Italy, evento volto a rafforzare i collegamenti tra università italiane e istituzioni dei Balcani occidentali, promuovere scambi accademici e creare nuove opportunità di mobilità internazionale nell'area EUSAIR.

Anche se molte delle attività EUSAIR del 2025 si sono concentrate su eventi multinazionali, iniziative di cooperazione transnazionale e processi di aggiornamento strategico, l'Italia ha continuato a mantenere ruoli di coordinamento e presenza istituzionale attiva:

- partecipando alle sessioni tecniche dei gruppi tematici (TSG) e contribuendo ai lavori preparatori del nuovo Action Plan;
- supportando scambi di buone pratiche con partner regionali (spesso insieme alle Regioni italiane costiere);
- promuovendo consultazioni e workshop tematici su trasporti, ambiente e innovazione.

L'anno 2026 è destinato a segnare un nuovo slancio delle attività della Strategia macro-regionale anche in considerazione del passaggio della Presidenza dalla Macedonia del Nord all'Italia.

Nel 2025, durante l'anno di presidenza congiunta dell'Austria e del Liechtenstein, la Strategia macroregionale dell'Unione Europea per la regione alpina (EUSALP)² ha completato il processo di revisione del proprio Piano di Azione avviato dalla Dichiarazione Congiunta (Joint Declaration) dell'Assemblea Generale di Bad Ragaz dell'ottobre 2023, durante la presidenza svizzera. La Dichiarazione politica di Bad Ragaz aveva preso atto dell'evoluzione del contesto in cui si trova a operare la Strategia e delle sue strutture di governance, dando mandato al Consiglio esecutivo (Executive Board) di gestire il processo di revisione del Piano di Azione sotto la guida delle Presidenze successive. Su queste basi, i lavori per la revisione si sono conclusi nel 2025 con la Dichiarazione di Innsbruck del 25 novembre 2025.

Il negoziato per la revisione ha permesso di far convivere due esigenze di fondo:

- da una parte, la necessità di mantenere la ricchezza tematica della Strategia, aggiornandola agli sviluppi dei bisogni e delle tendenze di contesto emersi nel corso dei dieci anni di vita di EUSALP;

² Partecipano a EUSALP i sette Paesi alpini – di cui cinque appartenenti all'UE (Austria, Francia, Germania, Italia, Slovenia) e due esterni (Liechtenstein, Svizzera) – e le loro quarantotto Regioni, Cantoni e Stati federati dell'area (ad eccezione della Slovenia e del Liechtenstein, che non hanno autonomie amministrative territoriali). Per l'Italia partecipano Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Piemonte, Trentino, Valle d'Aosta e Veneto.

- dall'altra, la necessità di unire la ricchezza tematica all'esigenza di rafforzare e focalizzare la guida politica nella Strategia, per aumentare efficacia e riconoscibilità sul territorio.

Il nuovo Piano di Azione rappresenta dunque un'evoluzione da una fase di lancio e strutturazione, propria del Piano di Azione del 2015, a una fase di consolidamento e adattamento alle nuove sfide.

Mentre la struttura fondamentale – basata sui tre Pilastri della Crescita economica e innovazione, Mobilità e connettività, Ambiente ed energia, a loro volta suddivisi nelle nove Azioni tematiche (ricerca, economia, lavoro e istruzione, mobilità, digitalizzazione, risorse naturali, connettività ecologica, rischi ambientali, energia) – rimane invariata per garantire continuità, il nuovo documento introduce aggiornamenti degli obiettivi e, soprattutto, innovazioni nella governance.

Con riguardo agli obiettivi e alle tematiche, il Piano di Azione 2025 conferma le nove Azioni ma sottolinea le nuove sfide generate dal cambiamento climatico e dalla doppia transizione digitale e verde, in un contesto geopolitico internazionale più instabile, che ha messo in luce dipendenze alimentari ed energetiche e la fragilità delle catene di approvvigionamento.

Particolarmente incisiva è la riorganizzazione della governance, per la quale si introducono nuovi organismi e strumenti, traendo insegnamento dall'esperienza maturata nel primo decennio.

Viene istituzionalizzato il Consiglio dei Giovani (Youth Council). Se nel Piano del 2015 i giovani compaiono come componente della società civile, nel Piano del 2025 lo Youth Council diventa un organo riconosciuto della governance EUSALP, con una presenza formale nella General Assembly e nell'Executive Board come osservatore e con capacità propositiva. L'istituzione del Consiglio dei Giovani può innescare un cambio di paradigma nel modo in cui la Strategia concepisce la partecipazione e la costruzione di capacità nel lungo periodo.

In conclusione, il nuovo Action Plan 2025 pone le premesse per un salto di qualità, aggiornando il documento del 2015 e reinterpretando EUSALP come una strategia politica matura.

L'iniziativa strategica di bacino marittimo dell'Unione Europea WestMED, tramite il Meccanismo di Assistenza, ha consolidato nel 2025 il proprio ruolo di piattaforma euro-mediterranea per la crescita sostenibile dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale, proseguendo - dal 2019 ed in continuità con il 2024 - l'azione di rafforzamento dei cluster economici e tecnologici e di tutela degli ecosistemi marini, in coerenza con la cornice di cooperazione promossa dall'Unione per il Mediterraneo.

WestMED ha ulteriormente valorizzato gli indirizzi aggiornati dalla Dichiarazione ministeriale di Malta (23 giugno 2023),³ rafforzando il dialogo tra gli stakeholder sui temi dell'economia blu sostenibile, con specifico riferimento a: la transizione dei porti verso la decarbonizzazione; l'innovazione in acquacoltura e

³ L'Iniziativa WestMED nasce con la dichiarazione ministeriale euromediterranea sull'economia blu approvata dall'Unione per il Mediterraneo il 17 novembre 2015, che invitava i Paesi partecipanti a esplorare il valore aggiunto e la fattibilità di strategie marittime appropriate a livello subregionale e a basarsi, a tal fine, sull'esperienza del dialogo 5+5 (Algeria, Francia, Italia, Libia, Malta, Mauritania, Marocco, Portogallo, Spagna e Tunisia).

pesca, con attenzione alla sostenibilità e alla resilienza delle filiere; lo sviluppo dell'eco-turismo costiero affiancato dal rafforzamento della pianificazione marittima e la gestione integrata delle coste.⁴

Nel corso del 2025, il Patto per gli Oceani⁵ e il Patto per il Mediterraneo⁶ hanno ridefinito le priorità della Commissione europea in tema di Economia Blue Sostenibile.

Sul piano della governance, il 2025 è stato caratterizzato da un significativo rafforzamento delle sinergie tra WestMED e i nuovi indirizzi politici europei in materia di tutela delle risorse del mare e cooperazione regionale. Nella riunione dello Steering Committee (Bruxelles, aprile 2025) sono stati confermati il piano di lavoro dell'iniziativa, definita la programmazione dell'evento annuale 2025 con la terza edizione dei Project Awards. La successiva riunione ha posto al centro del confronto tra i Paesi la convergenza delle azioni di WestMED con le priorità del Patto per gli Oceani e del Patto per il Mediterraneo, sottolineando la necessità di un raccordo più strutturato tra priorità politiche, portafoglio progetti e capacità di misurare risultati e impatti. In parallelo, WestMED ha continuato a contribuire agli spazi di coordinamento delle Sea Basin Strategies, anche attraverso la partecipazione all'European Maritime Day 2025 svoltosi a Cork, con iniziative dedicate alle sinergie tra strategie di bacino e al rafforzamento delle competenze e dei posti di lavoro nell'economia blu.

Il lavoro del Meccanismo di Assistenza e dei National Hub ha continuato a tradurre queste priorità in supporto operativo a stakeholder e amministrazioni (matchmaking, definizione e revisione di proposte, orientamento a bandi UE e capitalizzazione). A dicembre 2025, i risultati consolidati da WestMED indicano € 115,2 milioni di investimenti per l'economia blu sostenibile, 68 proposte progettuali finanziate e 216 progetti supportati (direttamente o tramite accompagnamento/servizi di facilitazione). Oltre al coordinamento dei gruppi tecnici su Green Shipping and Ports e Maritime Clusters Alliance (con le relative comunità di stakeholders, ormai consolidate), risulta rafforzata la dimensione di capacity building istituzionale, con eventi e attività di accompagnamento alle strategie nazionali marittime/blue economy e con iniziative di sviluppo di ecosistemi e reti (cluster e alleanze tematiche).

In questo quadro, l'Italia consolida la sua leadership testimoniata dall'assistenza tecnica in favore dei cluster nazionali di Tunisia, Mauritania e Libia, ed agli accordi bilaterali consolidati e dalla promozione ed il supporto alla creazione del primo cluster nazionale in tema di dissalazione marina e riuso delle acque depurate (Associazione AIDARA).

Per l'Italia, in coerenza con l'impostazione già consolidata con il contributo al Piano del Mare, il National Hub ha proseguito nel 2025 l'azione di animazione e posizionamento internazionale dei cluster nazionali attraverso la partecipazione e l'organizzazione di momenti di confronto settoriale, tra i quali: il SEAFUTURE (La Spezia, 29 settembre-2 ottobre 2025), l'evento Accadueo-AIDARA (Bologna, 7-8

⁴<https://westmed-initiative.ec.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/WestMED-2023-Revised-Ministerial-Declaration-Final-Draft.pdf>

⁵ https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/european-ocean-pact_en

⁶ https://north-africa-middle-east-gulf.ec.europa.eu/what-we-do/pact-mediterranean_en

ottobre 2025) e l'evento nazionale congiunto Italia-Malta sulle reti dei trasporti (16-17 novembre 2025), funzionali ad ampliare partenariati, promuovere progettualità e sostenere il raccordo con le dinamiche euro-mediterranee.

Dopo lo Steering Committee di Tunisi che ha, tra l'altro, lanciato il nuovo gruppo di lavoro sulle competenze del mare e i posti di lavoro, il momento di massima visibilità del 2025 è stato la WestMED Stakeholder Conference (Tunisi, 28 novembre 2025), che ha riunito oltre 200 partecipanti da 14 Paesi per analizzare e sostenere i progetti in corso e identificare nuove opportunità. La Conferenza ha ospitato anche una nuova edizione dei WestMED Project Awards, strumento di valorizzazione di progetti e soluzioni replicabili.

In prospettiva, gli indirizzi emersi nel 2025 rafforzano l'esigenza di rendere più stretto e leggibile il nesso tra governance, portafoglio progetti e risultati, anche in chiave di complementarità con i programmi e gli strumenti UE. Nel 2026, l'avvio operativo del gruppo di lavoro sulle competenze del mare e l'evoluzione delle priorità politiche europee offriranno ulteriori opportunità per consolidare l'impatto di WestMED e la sua capacità di orientare iniziative transfrontaliere ad alto valore aggiunto nel Mediterraneo occidentale.

II.1.5 Il rafforzamento della capacità amministrativa

In coerenza con gli obiettivi delineati dalla Strategia di rafforzamento della capacità amministrativa dell'Accordo di Partenariato 2021-2027 e con le Raccomandazioni specifiche per Paese del 2019, successivamente confermate negli anni seguenti, volte a rafforzare la capacità amministrativa nella gestione dei fondi dell'Unione Europea e ad accelerare l'attuazione dei programmi della politica di coesione, il Programma Nazionale "Capacità per la Coesione" - Assistenza tecnica 2021-2027 sostiene in Italia le Pubbliche Amministrazioni nel percorso di miglioramento dell'efficacia attuativa della Politica di Coesione.

Il Programma attribuisce particolare rilevanza alla dimensione territoriale, con specifico riferimento alle regioni meno sviluppate, attraverso il rafforzamento delle amministrazioni territoriali coinvolte nell'attuazione degli interventi cofinanziati dalla politica di coesione e il miglioramento dei processi di rigenerazione amministrativa.

La strategia perseguita dal Programma, finalizzata alla costruzione stabile di un'adeguata capacità amministrativa degli enti territoriali delle regioni meno sviluppate, si articola in interventi integrati e complementari, attuati mediante due strumenti principali:

- l'assunzione di personale con contratti di lavoro a tempo indeterminato;
- l'erogazione di servizi di supporto e accompagnamento a favore dei beneficiari dei fondi europei della politica di coesione.

In particolare, mediante l'assunzione con contratto di lavoro a tempo indeterminato di 2.200 unità di personale non dirigenziale, il Programma mira ad assicurare un rafforzamento strutturale della capacità amministrativa delle Regioni Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia (n. 250 unità),

delle Province (n. 135 unità), delle Città metropolitane (n. 70 unità), delle Unioni di comuni e dei Comuni (n. 1.674 unità) ricadenti nelle predette regioni, nonché delle funzioni di coordinamento nazionale del Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri (n. 71 unità).

Il Programma “Capacità per la Coesione” 2021-2027 sostiene i costi del personale assunto fino al 31 dicembre 2029, per un importo complessivo pari a euro 572 milioni. A decorrere dal 2030, la copertura finanziaria è assicurata mediante risorse nazionali, in conformità a quanto previsto dall’articolo 19 del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 novembre 2023, n. 162.

Nel corso del 2025 si è conclusa la procedura di individuazione dei 2.200 funzionari, il cui bando di concorso è stato pubblicato l’8 ottobre 2024. La procedura concorsuale ha individuato complessivamente 1.398 vincitori; rispetto al contingente inizialmente previsto, le principali carenze hanno riguardato i profili tecnici destinati agli enti territoriali: a fronte di 1.140 unità richieste, sono stati infatti individuati 346 vincitori, senza la formazione di graduatorie di idonei. Per la copertura delle posizioni mancanti, è previsto il ricorso, nel 2026, a una nuova procedura concorsuale, facoltà già prevista dal citato articolo 19 del decreto-legge n. 124 del 2023.

A seguito della pubblicazione delle graduatorie dei vincitori, avvenuta tra aprile e maggio 2025, sono state avviate le attività formative a favore degli stessi, cui hanno fatto seguito la scelta dell’amministrazione di destinazione e le procedure di assunzione da parte delle amministrazioni interessate.

Alla fine del 2025, i funzionari assunti e in servizio risultavano pari a 775 unità.

Il Programma “Capacità per la Coesione” 2021-2027 ha poi avviato l’operazione denominata Centro Servizi Territoriali (CST), iniziativa che prevede l’erogazione di servizi di supporto e accompagnamento, anche su richiesta, agli enti territoriali beneficiari, o potenziali beneficiari, di finanziamenti a valere sui Programmi regionali 2021-2027, in particolare del FESR, delle sette regioni meno sviluppate.

Attraverso il Centro Servizi Territoriali sono erogati servizi di supporto e rafforzamento della capacità amministrativa, con particolare riferimento agli enti locali, nelle seguenti attività tecnico-amministrative:

- preparazione e progettazione di interventi ammissibili a finanziamento;
- supporto alla partecipazione ad avvisi, bandi e opportunità di finanziamento;
- assistenza tecnico-giuridica nello svolgimento delle procedure di appalto;
- supporto all’attuazione efficace degli interventi finanziati;
- supporto alle attività di controllo e rendicontazione.

Nel corso del 2025 il Centro Servizi Territoriali è entrato pienamente a regime. Nei primi mesi dell’anno è stata condotta un’intensa azione di promozione delle iniziative rivolte alle amministrazioni territoriali.

Alla fine dell’anno risultavano iscritti alla piattaforma di gestione del Centro Servizi 874 utenti; 257 enti hanno presentato almeno una richiesta di assistenza, per un totale di 506 richieste di servizio pervenute. Circa l’83 per cento degli enti richiedenti presentava una popolazione inferiore ai 5.000 abitanti.

Accanto ai servizi erogati su richiesta, il Centro Servizi Territoriali ha predisposto documentazione informativa, guide operative e schede di sintesi,

finalizzate a supportare i beneficiari nella corretta attuazione degli interventi finanziati.

Per entrambe le operazioni - assunzioni di personale e funzionamento del Centro Servizi Territoriali - il contributo della Commissione europea è riconosciuto nella forma del finanziamento non collegato ai costi, secondo il quale il rimborso allo Stato membro avviene sulla base del soddisfacimento di specifiche condizioni e del conseguimento di risultati predeterminati.

II.2. LA PROGRAMMAZIONE 2014-2020

II.2.1 La chiusura del ciclo: quadro di sintesi

Si premette che alla data del 31 dicembre 2023, si è concluso il periodo di ammissibilità delle spese a valere sui programmi della politica di coesione per il ciclo di programmazione 2014-2020.

Nondimeno, l'art. 14 del Reg. (UE) 2024/795 ha apportato talune modifiche al regolamento (UE) n. 1303/2013, prevedendo, tra l'altro:

- la possibilità di applicare un tasso di cofinanziamento del 100 per cento alle spese dichiarate nelle domande di pagamento riguardanti l'intero periodo contabile che è iniziato il 1° luglio 2023 ed è terminato il 30 giugno 2024 per uno o più assi prioritari di un programma finanziato dal FESR o dal FSE, senza la necessità di una decisione della Commissione che approvi tale modifica;
- la possibilità di applicare in chiusura dei programmi una percentuale di flessibilità fino al 15 per cento per ciascuna priorità stabilita, per fondo e per categoria di regioni all'interno dei singoli programmi operativi nazionali o regionali;
- la proroga del termine fino al 31 luglio 2025 per la trasmissione della domanda di pagamento finale dell'ultimo periodo contabile e di conseguenza lo slittamento entro il 15 febbraio 2026 quale termine ultimo per la presentazione dei documenti di chiusura dei programmi operativi;
- la previsione nel 2025 di un tetto massimo non superiore all'1 per cento relativo ai pagamenti intermedi, diversi dalle risorse REACT-EU, eseguiti dalla Commissione europea a titolo di rimborso degli importi dichiarati per i singoli programmi operativi.

L'Accordo di partenariato 2014-2020 include 51 Programmi Operativi (PO) cofinanziati dal FESR, FSE e IOG (Iniziativa Occupazione Giovani) nel contesto dei programmi di investimento in favore della crescita e dell'occupazione. La Presidenza del Consiglio, attraverso il Dipartimento per le politiche di coesione cura quale amministrazione di coordinamento, il monitoraggio e la sorveglianza dell'attuazione.

A livello aggregato, la dotazione complessiva dei 51 programmi adottati, con le rispettive decisioni della Commissione europea, è pari a circa 64,4 miliardi di

euro, di cui quota UE 47,9 miliardi di euro. Tuttavia, in seguito alle modifiche regolamentari - tra cui l'introduzione della possibilità di effettuare certificazioni al tasso di cofinanziamento comunitario del 100 per cento per gli anni contabili 2020-2021, 2021-2022 e 2023-2024 - una parte del cofinanziamento nazionale è riprogrammata anche al di fuori dei programmi.

La stima correttiva del valore del programmato totale rettificato dei programmi, elaborata dal Dipartimento per le politiche di coesione e presentata nei bollettini di monitoraggio bimestrali dell'IGRUE, indica una rideterminazione delle risorse complessive dell'Accordo di Partenariato pari a circa 56,5 miliardi di euro. Tale stima, in ogni caso potrà essere determinata più puntualmente soltanto in esito alla liquidazione da parte dei Servizi della Commissione europea dei conti finali relativi alla programmazione 2014-2020, tenuto conto anche dell'incidenza del c.d. overbooking e della clausola di flessibilità entro il limite del 15 per cento per ciascuna priorità stabilita, per fondo e per categoria di regioni, all'interno dei singoli programmi operativi nazionali o regionali.

In relazione alla dotazione totale rettificata, gli importi di impegni e pagamenti presenti nel sistema nazionale di monitoraggio risultano, rispettivamente, pari a 69,7 miliardi di euro e 61,5 miliardi di euro, corrispondenti ad un avanzamento finanziario del 123,5 per cento e del 108,9 per cento; emerge quindi un pressoché totale assorbimento delle risorse finanziarie dei programmi regionali e nazionali.

**TAVOLA II.2.1: SINTESI POLITICHE DI COESIONE IN ATTUAZIONE PER CICLO E AMBITO DI PROGRAMMAZIONE EUROPEA
RISORSE PROGRAMMATE RETTIFICATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

Ciclo	Tipologia Programmi	Fondo	Risorse Programmate	Impegni	% Impegni/ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ris. progr.
2014-2020	Programmi Nazionali	FESR	13.461,6	17.253,3	128,2%	15.253,0	113,3%
		FSE + IOG	15.264,3	16.987,5	111,3%	15.505,7	101,6%
		TOTALE	28.725,9	34.240,8	119,2%	30.758,7	107,1%
	Programmi Regionali	FESR	19.057,9	25.230,1	132,4%	21.366,8	112,1%
		FSE	8.668,7	10.260,2	118,4%	9.378,9	108,2%
		TOTALE	27.726,6	35.490,3	128,0%	30.745,7	110,9%
TOTALE COMPLESSIVO		56.452,5	69.731,1	123,5%	61.504,4	108,9%	

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2025

Tale dato è confermato anche dalla spesa certificata totale, alla data del 31 dicembre 2025 alla Commissione europea, la quale ammonta a circa 60,7 miliardi di euro, di cui 47,5 miliardi di euro a valere sulla quota di cofinanziamento UE. Considerando in aggiunta a tale valore la c.d. clausola di flessibilità del 15 per cento tra assi, quest'ultimo importo si stima a circa 47,8 miliardi di euro, corrispondente all'99,8 per cento. I programmi che non hanno raggiunto il target di spesa sono il PON Scuola e il PON IOG. Nella tavola sottostante è riportato l'avanzamento delle certificazioni alla data del 31 dicembre 2025 riferito ai Programmi Operativi Nazionali, che risulta essere pari all'99,7 per cento.

**TAVOLA II.2.2: PROGRAMMAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE EUROPEA 2014-2020
PROGRAMMI OPERATIVI NAZIONALI (PON) (MILIONI DI EURO E %)**

PO	Fondo	Area	Programmato UE (a)	Spesa UE (b)	Stima spesa UE con flessibilità (c)	Avanzamento (c/a)
Scuola	FESR	In transizione	31,8	31,8	31,8	100,0%
		Meno sviluppate	264,2	264,2	264,2	100,0%
		Più sviluppate	213,4	213,4	213,4	100,0%
	FESR REACT-EU	Italia	1.291,7	1.291,7	1.291,7	100,0%
		In transizione	65,1	51,2	51,2	78,6%
	FSE	Meno sviluppate	686,9	676,4	686,9	100,0%
		Più sviluppate	256,2	254,6	256,2	100,0%
	Totale		2.809,3	2.783,4	2.795,4	99,5%
Governance	FESR	In transizione	11,4	11,4	11,4	100,0%
		Meno sviluppate	258,0	258,0	258,0	100,0%
		Più sviluppate	25,3	25,3	25,3	100,0%
	FESR REACT-EU	Italia	1.024,9	1.024,9	1.024,9	100,0%
		In transizione	11,6	11,6	11,6	100,0%
	FSE	Meno sviluppate	271,7	268,9	271,7	100,0%
		Più sviluppate	25,7	25,7	25,7	100,0%
	FSE REACT-EU	Italia	618,4	609,2	618,4	100,0%
Totale		2.247,0	2.235,0	2.247,0	100,0%	
IOG	FSE	In transizione	28,2	28,2	28,2	100,0%
		Meno sviluppate	273,2	273,2	273,2	100,0%
	FSE (IOG)	In transizione	59,6	57,5	57,5	96,3%
		Meno sviluppate	401,3	381,0	381,0	94,9%
		Più sviluppate	479,2	465,0	465,0	97,0%
	IOG	Italia	940,1	903,4	903,4	96,1%
	Totale		2.181,7	2.108,4	2.108,4	96,6%
	Inclusione	FSE	In transizione	45,7	44,4	45,7
Meno sviluppate			610,1	610,1	610,1	100,0%
Più sviluppate			168,3	168,3	168,3	100,0%
FSE REACT-EU		Italia	92,3	92,3	92,3	100,0%
Totale		916,4	915,1	916,4	100,0%	
SPAO	FSE	In transizione	32,3	32,3	32,3	100,0%
		Meno sviluppate	1.067,2	1.063,6	1.067,2	100,0%
		Più sviluppate	55,2	54,8	55,2	100,0%
	FSE REACT-EU	Italia	6.047,9	6.044,8	6.047,9	100,0%
	Totale		7.202,7	7.195,5	7.202,7	100,0%
Legalità	FESR	In transizione	8,0	8,0	8,0	100,0%
		Meno sviluppate	246,1	243,9	246,1	100,0%
		Più sviluppate	4,9	4,9	4,9	100,0%
	FSE	In transizione	7,5	7,5	7,5	100,0%
		Meno sviluppate	125,6	125,6	125,6	100,0%
Totale		470,3	468,2	470,3	100,0%	
Città Metropolitane	FESR	In transizione	16,7	16,7	16,7	100,0%
		Meno sviluppate	311,8	311,3	311,8	100,0%
		Più sviluppate	105,0	105,0	105,0	100,0%
	FESR REACT-EU	Italia	1.003,4	1.003,4	1.003,4	100,0%
	FSE	In transizione	4,4	4,4	4,4	100,0%
		Meno sviluppate	123,1	123,1	123,1	100,0%
		Più sviluppate	38,3	38,3	38,3	100,0%

**TAVOLA II.2.2: PROGRAMMAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE EUROPEA 2014-2020
PROGRAMMI OPERATIVI NAZIONALI (PON) (MILIONI DI EURO E %)**

PO	Fondo	Area	Programmato UE (a)	Spesa UE (b)	Stima spesa UE con flessibilità (c)	Avanzamento (c/a)
Ricerca e Innovazione	FSE REACT-EU	Italia	80,0	80,0	80,0	100,0%
	Totale		1.682,8	1.682,3	1.682,8	100,0%
	FESR	In transizione	56,2	56,2	56,2	100,0%
		Meno sviluppate	623,0	623,0	623,0	100,0%
	FSE	In transizione	20,3	20,3	20,3	100,0%
		Meno sviluppate	226,7	226,7	226,7	100,0%
	FSE REACT-EU	Italia	1.167,4	1.155,9	1.167,4	100,0%
	Totale		2.093,7	2.082,2	2.093,7	100,0%
	FESR	Meno sviluppate	368,2	367,6	368,2	100,0%
		Meno sviluppate	1.173,3	1.170,7	1.173,3	100,0%
Cultura	FESR	Meno sviluppate	368,2	367,6	368,2	100,0%
Infrastrutture e Reti	FESR	Meno sviluppate	1.173,3	1.170,7	1.173,3	100,0%
	FESR REACT-EU	Italia	666,8	666,7	666,8	100,0%
	Totale		1.840,1	1.837,4	1.840,1	100,0%
Imprese e Competitività		In transizione	114,2	114,1	114,2	100,0%
	FESR	Meno sviluppate	2.167,1	2.165,6	2.167,1	100,0%
		Più sviluppate	49,4	49,3	49,4	100,0%
	FESR REACT-EU	Italia	2.195,6	2.193,0	2.195,6	100,0%
	Totale		4.526,2	4.522,0	4.526,2	100,0%
	FESR	In transizione	25,2	25,2	25,2	100,0%
Iniziativa PMI		Meno sviluppate	294,8	294,8	294,8	100,0%
	Totale		320,0	320,0	320,0	100,0%
TOTALE COMPLESSIVO			26.658,3	26.516,9	26.571,1	99,7%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati SFC2014 al 31/12/2025

I Programmi Operativi Regionali hanno raggiunto il target di spesa a chiusura con un avanzamento finanziario, che comprende la flessibilità tra assi del 15 per cento, del 100 per cento alla data del 31 dicembre 2025, come illustrato nella tavola II.2.3.

**TAVOLA II.2.3: PROGRAMMAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE EUROPEA 2014-2020
PROGRAMMI OPERATIVI REGIONALI (POR) (MILIONI DI EURO E %)**

PO	Fondo	Programmato UE (a)	Spesa UE (b)	Stima spesa UE con flessibilità (c)	Avanzamento (c/a)
Basilicata	FESR	413,0	413,0	413,0	100,0%
	FSE	144,8	138,7	144,8	100,0%
Calabria	FESR	1.468,7	1.450,3	1.468,7	100,0%
	FSE	315,5	315,5	315,5	100,0%
Campania	FESR	3.085,2	3.054,0	3.085,2	100,0%
	FSE	627,9	609,6	627,9	100,0%
Puglia	FESR	2.788,1	2.788,1	2.788,1	100,0%
	FSE	772,4	772,0	772,4	100,0%
Sicilia	FESR	3.418,4	3.307,2	3.418,4	100,0%
	FSE	615,1	610,6	615,1	100,0%

**TAVOLA II.2.3: PROGRAMMAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE EUROPEA 2014-2020
PROGRAMMI OPERATIVI REGIONALI (POR) (MILIONI DI EURO E %)**

PO	Fondo	Programmato UE (a)	Spesa UE (b)	Stima spesa UE con flessibilità (c)	Avanzamento (c/a)
Totale Regioni meno sviluppate		13.649,1	13.458,9	13.649,1	100,0%
Abruzzo	FESR	137,8	135,6	137,8	100,0%
	FSE	69,3	67,3	69,3	100,0%
Molise	FESR	53,0	51,5	53,0	100,0%
	FSE	23,9	23,8	23,9	100,0%
Sardegna	FESR	465,5	465,5	465,5	100,0%
	FSE	222,4	220,2	222,4	100,0%
Totale Regioni in transizione		971,7	963,8	971,7	100,0%
Emilia-Romagna	FESR	240,9	240,9	240,9	100,0%
	FSE	393,1	389,9	393,1	100,0%
Friuli-Venezia Giulia	FESR	115,4	115,1	115,4	100,0%
	FSE	138,2	137,6	138,2	100,0%
Lazio	FESR	484,5	484,5	484,5	100,0%
	FSE	451,3	451,3	451,3	100,0%
Liguria	FESR	196,3	194,3	196,3	100,0%
	FSE	177,3	174,5	177,3	100,0%
Lombardia	FESR	485,2	479,7	485,2	100,0%
	FSE	485,2	484,1	485,2	100,0%
Marche	FESR	292,7	290,8	292,7	100,0%
	FSE	144,0	143,1	144,0	100,0%
P.A. Bolzano	FESR	72,4	70,8	72,4	100,0%
	FSE	64,2	64,2	64,2	100,0%
P.A. Trento	FESR	46,1	46,1	46,1	100,0%
	FSE	63,2	63,0	63,2	100,0%
Piemonte	FESR	482,9	482,9	482,9	100,0%
	FSE	436,1	436,1	436,1	100,0%
Toscana	FESR	389,5	389,5	389,5	100,0%
	FSE	373,2	371,7	373,2	100,0%
Umbria	FESR	206,1	205,7	206,1	100,0%
	FSE	118,8	110,5	118,8	100,0%
Valle d'Aosta	FESR	32,2	31,9	32,2	100,0%
	FSE	26,3	26,3	26,3	100,0%
Veneto	FESR	300,2	298,5	300,2	100,0%
	FSE	382,0	372,3	382,0	100,0%
Totale Regioni più sviluppate		6.597,5	6.555,4	6.597,5	100,0%
TOTALE COMPLESSIVO		21.218,2	20.978,1	21.218,2	100,0%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati SFC2014 al 31/12/2025

II.2.2 REACT-EU

L'iniziativa REACT-EU ha assegnato risorse supplementari ai programmi della politica di coesione 2014-2020, allo scopo di promuovere il superamento degli effetti negativi della crisi pandemica sull'economia, sull'occupazione e sui sistemi sociali delle regioni colpite dal COVID-19 nonché di favorire, al contempo, la transizione verde, digitale e resiliente dell'economia e della società.

REACT-EU si avvale di una dotazione a livello UE pari a 50,6 miliardi di euro, assegnata agli Stati Membri in due tranches (2021 e 2022), sulla base del metodo allocativo previsto dallo specifico regolamento (Reg. (UE) 2020/2221).

Le due tranches assegnate all'Italia ammontano rispettivamente a 11,5 miliardi di euro per l'annualità 2021 (Decisione di esecuzione della Commissione C (2021)843 del 12/2/2021) e a 3,084 miliardi di euro per l'annualità 2022 (Decisione di esecuzione C (2021)8271 del 23/11/2021), per un totale pari a 14,573 miliardi di euro comprensivo delle risorse di cofinanziamento nazionale dedicate all'assistenza tecnica.

Successivamente, sono intervenute le riprogrammazioni legate all'iniziativa SAFE (paragrafo successivo), che hanno portato alla parziale rimodulazione della programmazione di REACT, in particolare per effetto della riduzione del cofinanziamento nazionale associato agli assi di assistenza tecnica, portando la dotazione complessiva a 14,2 miliardi di euro, al netto delle risorse FEAD.

L'iniziativa REACT-EU ha certificato spesa in quota UE, inclusiva della clausola di flessibilità tra assi del 15 per cento, in grado di assorbire completamente le risorse messe a disposizione per un ammontare pari a 14,2 miliardi di euro. Nella tavola II.2.4 è riportato l'avanzamento delle certificazioni riferite agli otto programmi nazionali destinatari delle risorse della suddetta iniziativa.

**TAVOLA II.2.4: PROGRAMMAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE EUROPEA 2014-2020
ATTUAZIONE REACT-EU (MILIONI DI EURO)**

Programma	Tipo	Fondo	Programmato UE (a)	Spesa UE (b)	Stima spesa UE con flessibilità (c)	Avanzamento (c/a)
Governance	PON	FESR - FSE - REACT EU	1.643,3	1.634,1	1.643,3	100,0%
Imprese	PON	FESR - REACT EU	2.195,6	2.193,0	2.195,6	100,0%
Inclusione	PON	FSE - REACT EU	92,3	92,3	92,3	100,0%
Infrastrutture	PON	FESR - REACT EU	666,8	666,7	666,8	100,0%
Metro	PON	FESR - FSE - REACT EU	1.083,4	1.083,4	1.083,4	100,0%
Ricerca	PON	FSE - REACT EU	1.167,4	1.155,9	1.167,4	100,0%
Scuola	PON	FESR - REACT EU	1.291,7	1.291,7	1.291,7	100,0%
SPAO	PON	FSE - REACT EU	6.047,9	6.044,8	6.047,9	100,0%
TOTALE			14.188,4	14.161,9	14.188,4	100,0%

Fonte: elaborazione DPCoe su dati SFC2014. Dati al 31/12/2025

II.2.3 Supporting Affordable Energy - SAFE

Il Regolamento (UE) 2023/435, all'articolo 2, ha introdotto l'articolo 25 ter al Regolamento (UE) n. 1303/2013 "Misure eccezionali per l'uso dei fondi a sostegno delle PMI particolarmente colpite dagli aumenti dei prezzi dell'energia, delle famiglie vulnerabili e dei regimi di riduzione dell'orario lavorativo e regimi equivalenti".

Il suddetto articolo ha previsto, quale misura eccezionale strettamente necessaria per affrontare la crisi energetica derivante dall'impatto dall'aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, che i Fondi della politica di coesione (FESR e FSE) e le risorse REACT-EU possono:

- sostenere il finanziamento del capitale di esercizio sotto forma di sovvenzioni alle PMI particolarmente colpite dagli aumenti dei prezzi dell'energia;
- aiutare le famiglie vulnerabili a sostenere i costi del consumo energetico;
- finanziare l'accesso al mercato del lavoro mediante il mantenimento dei posti di lavoro di lavoratori dipendenti e autonomi attraverso regimi di riduzione dell'orario lavorativo e regimi equivalenti.

Sulla base delle riprogrammazioni dei Programmi Operativi al 31 dicembre 2025, le risorse destinate all'iniziativa "SAFE" risultano essere pari a 1,473 miliardi di euro, di cui circa 1,326 miliardi di euro da destinare alla misura nazionale a sostegno delle famiglie vulnerabili, tramite il finanziamento del "bonus sociale elettrico" (cfr. tavola II.2.5), ed i restanti 147 milioni di euro sono stati destinati a misure regionali a sostegno delle PMI colpite dagli aumenti dei prezzi dell'energia.

TAVOLA II.2.5: PROGRAMMI CHE HANNO ADERITO AL "BONUS SOCIALE ELETTRICO" E RELATIVI IMPORTI (MILIONI DI EURO)

N.	Programma	Importo (da programma)
1	POR Basilicata FSE	3,9
2	POR Calabria FESR-FSE	80,0
3	POR Campania FESR	260,0
4	POR Liguria FSE	7,5
5	POR Molise FESR-FSE	5,8
6	POR Sicilia FESR	295,7
Totale Regioni		652,9
7	PON Città Metropolitane FESR - FSE	130,8
8	PON Cultura e sviluppo FESR	40,0
9	PON Iniziativa occupazione giovani FSE	212,7
10	PON Inclusione FSE	221,0
11	PON Infrastrutture e reti FESR	15,0
12	PON Legalità FESR-FSE	24,0
13	PON per la scuola - competenze e ambienti per l'apprendimento	29,7
Totale Amministrazioni centrali		703,3
TOTALE (Regioni + Amministrazioni centrali)		1.326,2

Fonte: Elaborazione DPCoe su dati SFC2014. Dati aggiornati al 31/12/2025

In coerenza con le finalità dell'iniziativa SAFE, orientata al sostegno delle famiglie vulnerabili per i costi del consumo energetico, è stato ritenuto di finanziare e conseguentemente rendicontare sui programmi cofinanziati dai fondi della politica di coesione il bonus sociale per l'utilizzo di energia elettrica. In tale contesto, sono state attivate diverse interlocuzioni con l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) e la Cassa per i servizi energetici e ambientali (CSEA) per la condivisione dell'iniziativa e la scelta delle modalità operative per la rendicontazione sui programmi 2014-2020 delle spese sostenute per il finanziamento dei bonus sociali.

In particolare, la misura nazionale di finanziamento del bonus sociale elettrico è finalizzata a ridurre gli effetti connessi all'aumento dei costi energetici attraverso il sostegno delle famiglie in condizioni di disagio economico, mediante il riconoscimento automatico di un bonus per la riduzione della spesa sostenuta per la fornitura di energia elettrica.

L'articolo 51 del Decreto Legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito con modificazioni dalla L. 21 aprile 2023, n. 41, prevede, tra l'altro, che "i rimborsi riconosciuti dalla Commissione europea a fronte di spese anticipate dallo Stato per misure di riduzione dei costi in materia energetica, rendicontate nell'ambito dei programmi nazionali cofinanziati dal FESR e dal FSE per il periodo di programmazione 2014-2020, sono trasferiti, unitamente alle quote di cofinanziamento nazionale e alle risorse del fondo di rotazione per l'attuazione delle politiche europee di cui all'articolo 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183, che si rendono disponibili per effetto di variazioni del tasso di cofinanziamento, alla Cassa per i servizi energetici e ambientali per il finanziamento, nei limiti delle relative risorse disponibili, di iniziative normative volte alla previsione di agevolazioni per la fornitura di energia elettrica e di gas riconosciute in particolare ai clienti domestici economicamente svantaggiati o in gravi condizioni di salute, di cui all'articolo 1, comma 18, della legge 29 dicembre 2022, n. 197".

In relazione ai rimborsi riconosciuti dalla Commissione europea a fronte di spese nazionali relative al bonus sociale elettrico e rendicontate nell'ambito dei programmi regionali, si applicano le pertinenti disposizioni del medesimo articolo 51, ove è previsto che, con delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, adottata su proposta dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione, sono individuati gli interventi di sviluppo economico e di coesione sociale e territoriale, coerenti con la natura delle risorse utilizzate, e sono disciplinate le modalità di utilizzazione delle risorse rimborsate dalla Commissione europea, unitamente alle quote di cofinanziamento nazionale e alle risorse del citato fondo di rotazione che si rendono disponibili per effetto di variazioni del tasso di cofinanziamento, ferma restando la destinazione territoriale delle stesse.

II.2.4 La CTE e le strategie macroregionali e di bacino marittimo

Nel ciclo di programmazione 2014-2020, definitivamente chiuso per tutti i 19 Programmi CTE a febbraio 2025, si evidenzia una performance complessiva particolarmente elevata sotto il profilo finanziario e attuativo. La dotazione finanziaria complessiva dei Programmi ammonta a circa 2,86 miliardi di euro, a fronte della quale sono stati finanziati progetti per un valore sostanzialmente equivalente (circa 2,86 miliardi), con un tasso di utilizzo delle risorse pari al 99,9 per cento. Tale risultato conferma la piena capacità di assorbimento dei Programmi, anche grazie all'adozione di strumenti di flessibilità gestionale quali l'overbooking e le misure straordinarie introdotte dal Regolamento (UE) 2024/795 (STEP). Il livello di avanzamento finanziario, prossimo alla saturazione delle risorse disponibili, rappresenta un indicatore di elevata efficienza amministrativa e di solidità dei sistemi di gestione e controllo, nonché della qualità della pipeline progettuale attivata.

Sotto il profilo operativo, i Programmi hanno sostenuto complessivamente 2.415 operazioni, a testimonianza di una significativa capacità di attivazione progettuale su scala transfrontaliera e transnazionale. Di queste, 1.631 vedono la partecipazione di soggetti italiani e 894 sono guidate da beneficiari nazionali in qualità di lead partner, confermando il ruolo centrale dell'Italia nei processi di cooperazione territoriale europea.

In termini finanziari, le risorse assegnate ai partner italiani ammontano a circa 1,23 miliardi di euro, pari a una quota rilevante del totale, con effetti diretti sul rafforzamento dei sistemi territoriali, sull'innovazione istituzionale e sulla costruzione di reti stabili di cooperazione. La combinazione tra elevato numero di operazioni finanziate, pieno utilizzo della dotazione e significativa partecipazione italiana evidenzia una ricaduta concreta e diffusa sul territorio nazionale, in termini di sviluppo sostenibile, integrazione territoriale e capacità amministrativa.

Dal punto di vista della concentrazione tematica, l'allocazione delle risorse nel periodo 2014-2020 evidenzia un orientamento marcato verso ambiti strategici per la coesione territoriale e la transizione sostenibile. In particolare, una quota prevalente delle risorse si concentra sull'Obiettivo Tematico 6 (tutela dell'ambiente ed uso efficiente delle risorse), che si conferma come principale ambito di intervento dei Programmi CTE, seguito dall'OT1 (ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione) e dall'OT4 (economia a basse emissioni di carbonio).

Tale distribuzione riflette una chiara priorità verso la sostenibilità ambientale, la valorizzazione del capitale naturale e il rafforzamento dei sistemi dell'innovazione, in coerenza con le strategie europee di crescita intelligente e sostenibile. Parallelamente, gli interventi afferenti agli OT3 (competitività delle PMI), OT5 (adattamento ai cambiamenti climatici) e OT7 (trasporti sostenibili) presentano una distribuzione più equilibrata, contribuendo al miglioramento della resilienza dei territori e all'integrazione delle reti infrastrutturali.

Nel complesso, la struttura della spesa per Obiettivo Tematico evidenzia come la Cooperazione Territoriale Europea abbia svolto un ruolo rilevante nel promuovere politiche integrate e multilivello, con ricadute concrete sui territori italiani in termini di sostenibilità, innovazione e competitività.

Un ulteriore elemento qualificante emerso dall'attuazione dei singoli Programmi riguarda la specializzazione tematica degli interventi, che evidenzia una marcata eterogeneità ma al contempo una forte coerenza strategica complessiva.

In particolare, i Programmi transfrontalieri hanno privilegiato interventi legati alla gestione sostenibile delle risorse naturali, alla prevenzione dei rischi e alla valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale, con una forte attenzione alle specificità territoriali delle aree di confine.

Nei Programmi transnazionali, invece, emerge con maggiore evidenza il sostegno a processi di innovazione, governance multilivello e sviluppo di strategie macroregionali, con interventi orientati al rafforzamento delle capacità istituzionali e alla pianificazione integrata.

I Programmi di cooperazione interregionale, infine, si sono distinti per il contributo alla diffusione di buone pratiche e al miglioramento delle politiche pubbliche, in particolare nei settori dell'innovazione, della competitività e della sostenibilità.

Nel complesso, si conferma che la Cooperazione Territoriale Europea nel periodo 2014-2020 ha svolto un ruolo rilevante non solo in termini di attivazione finanziaria, ma anche quale laboratorio di sperimentazione di politiche pubbliche innovative, evidenziando una crescente integrazione tra dimensione ambientale, innovazione tecnologica e sviluppo economico, nonché un'attenzione trasversale ai temi della resilienza territoriale e della transizione verde.

Tali elementi hanno contribuito a generare effetti strutturali sui territori coinvolti, rafforzando la capacità di cooperazione tra amministrazioni e promuovendo modelli di sviluppo condivisi, con ricadute positive anche in termini di trasferibilità delle esperienze e capitalizzazione dei risultati nel ciclo di programmazione successivo.

TAVOLA II.2.6: I PROGRAMMI DI CTE 2021- 2027 (MILIONI DI EURO)

Programma	Bandi pubblicati	Progetti finanziati	Partecipazione italiana		Avanzamento finanziario programmi		
			Operazioni finanziate su territorio italiano	Lead partner italiani	Dotazione finanziaria programmi CTE (€)	Importo operazioni selezionate (€)	Stato di avanzamento alla chiusura (%)
FR-IT ALCOTRA	4	219	104	104	233,97	256,44	109,54
GR-IT	8	61	32	30	123,18	139,61	113,34
IT-AT	4	190	130	72	98,38	114,79	116,68
IT-CH	4	203	203	118	118,28	106,66	90,18
IT-FR MAR	5	130	130	103	199,65	195,22	97,78
IT-HR	4	97	73	69	236,89	236,48	99,83
IT-MT	3	48	44	23	51,71	51,27	99,16
IT-SI	7	367	190	33	92,19	94,85	102,89
ENI CBC IT-TN	2	27	27	14	37,02	24,72	66,78
ENI CBC MED	3	80	70	25	234,55	196,04	83,58
IPA CBC IT-AL-ME	5	105	64	47	92,71	95,20	102,69
ADRION	5	171	133	48	117,92	124,57	105,6
AS	4	70	32	30	139,75	137,11	98,11
CE	4	148	44	44	298,99	313,65	104,9
Interreg V-B – Mediterranean	11	142	135	74	264,90	259,43	97,94
INTERREG EU	4	263	164	43	426,31	417,82	97,81
URBACT III	7	94	56	17	96,32	96,17	90,53
TOTALE	84	2.415	1.631	894	2.862,72	2.860,03	99,91

Fonte: Elaborazione DPCoe

Nota: i Programmi Espon e Interact non hanno la pubblicazione di bandi come modalità attuativa

Le Strategie macroregionali e di bacino marittimo dell'UE rappresentano quadri politici strategici per affrontare sfide e problemi comuni ad un'area geografica transnazionale che richiedono un approccio condiviso e azioni coordinate e a livello di più Stati e Regioni.

L'Italia partecipa a due Strategie macroregionali (EUSAIR ed EUSALP) e alla Strategia di bacino marittimo per lo sviluppo sostenibile dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale (Iniziativa WestMED); ed è chiamata, insieme ai Paesi partner, a contribuirvi anche attraverso interventi finanziati nell'ambito della politica di coesione, nella programmazione mainstream e CTE. La politica di coesione costituisce infatti una delle possibili fonti di finanziamento ed è chiamata a contribuire all'attuazione delle Strategie mediante il cosiddetto processo di *embedding* (incorporazione) delle priorità identificate dalle Strategie nei Programmi della coesione, mainstream e di cooperazione territoriale europea.

La Strategia EUSAIR (*European Union Strategy for the Adriatic Ionian Region*) coinvolge 9 Paesi riuniti attorno ad un unico bacino marittimo, tra cui 4 Stati membri dell'UE (Italia, Grecia, Slovenia e Croazia) e 5 Stati non membri (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro; Serbia e Macedonia del Nord), coinvolgendo circa 70 milioni di persone. EUSAIR è l'unica strategia macro-regionale con un numero così elevato di paesi non membri dell'Unione. Per l'Italia, sono 14 le Regioni e Province

Autonome interessate: Provincia Autonoma di Bolzano, Provincia Autonoma di Trento, Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia. Dal suo lancio nel 2014, la Strategia EUSAIR rappresenta un fattore di rilievo per rafforzare le relazioni tra l'Europa e l'area balcanica con l'obiettivo dichiarato di contribuire a *“promuovere la prosperità economica e sociale sostenibile nella regione mediante la crescita e la creazione di posti di lavoro e il miglioramento della sua attrattività, competitività e connettività, preservando al tempo stesso l'ambiente e assicurandosi che gli ecosistemi costieri e marini restino sani ed equilibrati”*.

Il Piano di Azione EUSAIR si concentra su 4 Pilastri articolati in 10 Temi (Topics).

Oltre al livello politico rappresentato dai Ministri responsabili dei fondi europei e/o dai Ministri degli Affari Esteri dei 9 Paesi partecipanti che si riuniscono in occasione degli incontri ministeriali organizzati nel quadro del Forum annuale della Strategia, la governance di EUSAIR è costituita da due organi principali: il *Governing Board* (GB), che svolge il ruolo di coordinamento strategico; quattro *Thematic Steering Groups* (TSGs), uno per pilastro, che si occupano di implementare il Piano di Azione individuando progetti e iniziative da promuovere e proporre al finanziamento dei fondi strutturali e d'investimento.

Approvata dal Consiglio europeo a giugno del 2016, EUSALP (*European Union Strategy for the Alpine Region*) è la più recente delle Strategie Macro-Regionali. Coinvolge 7 paesi che condividono l'arco alpino, tra cui 5 Stati membri dell'UE (Italia, Germania, Francia, Austria e Slovenia) e 2 Stati non membri (Liechtenstein e Svizzera), interessando circa 80 milioni di cittadini in 48 regioni europee. Per l'Italia, le Regioni e Province Autonome interessate sono 9: Provincia Autonoma di Bolzano, Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Piemonte, Provincia Autonoma di Trento, Valle d'Aosta, Veneto.

L'obiettivo della Strategia dell'UE per la regione alpina è di ampliare la cooperazione e il coordinamento tra le regioni alpine, che, viste le caratteristiche geografiche e strutturali comuni, si trovano a dover affrontare sfide simili in numerosi settori. Obiettivi definiti congiuntamente possono essere implementati in modo più efficace attraverso la cooperazione transfrontaliera. Il Piano di Azione della Strategia, imperniato su tre Aree tematiche (Crescita e innovazione, Mobilità e Connettività, Ambiente ed Energia) individua 9 Azioni sulle quali incentrare le attività.

La Governance di EUSALP comprende tre livelli: la *General Assembly*, anche attraverso l'organizzazione di incontri ministeriali, svolge la funzione di impulso ed indirizzo politico (partecipano per l'Italia: MAECI, PCM-DPCoe e Presidenti delle Regioni/PP.AA); l'*Executive Board* (EB), con compiti di coordinamento, monitoraggio e programmazione; 9 Action Groups (AGs), corrispondenti alle Azioni della Strategia, con compiti attuativi a livello di singola azione.

Oltre alle Strategie Macro-Regionali, l'Italia partecipa all'Iniziativa per lo Sviluppo Sostenibile dell'Economia Blu nel Mediterraneo Occidentale-WestMED. Il quadro strategico marittimo è il risultato di un processo avviato nel novembre del 2015 in seno all'Unione per il Mediterraneo, al fine di promuovere una strategia integrata di sviluppo del Mediterraneo occidentale, fondata sulle potenzialità legate alla *Blue Economy* e sull'esperienza del Dialogo 5+5 (Francia, Italia, Portogallo, Spagna, Malta, Algeria, Libia, Mauritania, Marocco e Tunisia).

Il successivo processo di analisi e consultazioni ha condotto all'individuazione di ambiti prioritari, obiettivi e tipologie di azione da supportare e alla

formalizzazione dell’Iniziativa tramite l’adozione dei suoi documenti fondativi: la Comunicazione della Commissione del 19 aprile 2017 e il relativo *Framework for Action*. Avallata dalle conclusioni del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 26 giugno 2017, WestMED è stata condivisa anche dai Paesi della sponda sud tramite della riunione ministeriale informale di Napoli del 30 novembre 2017, la cui Dichiarazione ha inoltre disciplinato la governance dell’Iniziativa.

Nel corso del 2018 il Comitato Direttivo ha adottato una Roadmap che indica a partire dal *Framework for Action* un numero più limitato di priorità di breve e medio termine, definendo dunque sia gli indirizzi d’azione immediati per gli Stati partecipanti e la Commissione, sia gli ambiti di potenziale allineamento della programmazione Interreg 2021-2027.

Per quanto concerne le risorse, come avviene per le Strategie Macro-Regionali, WestMED non dispone di risorse proprie e si riferisce a una pluralità di fondi -a gestione sia diretta sia condivisa e strumenti finanziari rilevanti sotto il profilo tematico o geografico. Rispetto a EUSAIR ed EUSALP il supporto della CTE avviene in modalità più diffuse, non riconducibili ad uno specifico Programma. Dal punto di vista tematico vi contribuiscono i Programmi ENI CBC MED, MED, Italia-Francia Marittimo, Italia-Malta, ENI Italia-Tunisia e SUDOE (a cui l’Italia non partecipa).

Il supporto alla governance e all’attuazione viene fornito non tramite un progetto finanziato da un Programma transnazionale, ma attraverso un Meccanismo di Assistenza finanziato dalla Commissione, che opera sotto la supervisione del Comitato Direttivo, organo decisionale dell’Iniziativa. Il Meccanismo sostiene la costruzione di partenariati marittimi Nord-Sud e lo sviluppo di proposte progettuali sui temi della Roadmap fornendo supporto diretto o animando specifiche *Stakeholder Conference e Project developments labs*.

III. L'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE NAZIONALE

III.1. LA PROGRAMMAZIONE 2021-2027

Al fine di assicurare un più efficace coordinamento tra le risorse europee e nazionali per la coesione, le risorse del PNRR e le risorse FSC per il periodo di programmazione 2021-2027, il decreto-legge n. 124 del 2023 recante “Disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione, per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese, nonché in materia di immigrazione” (c.d. decreto-legge Sud), come modificato dalla legge di conversione 13 novembre 2023, n. 162, ha innovato la disciplina generale prevista dall'art. 1, comma 178, della legge n. 178/2020 (legge di bilancio per il 2021) del Fondo Sviluppo e Coesione per il periodo di programmazione 2021-2027 (di seguito, FSC 2021-2027), definendo le nuove regole per la programmazione e l'utilizzazione delle risorse del FSC.

La norma prevede, in particolare, che la dotazione finanziaria del Fondo è impiegata per iniziative e misure afferenti alle politiche di coesione di particolare rilevanza strategica, come definite dal Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione, nonché per l'attuazione degli Accordi per la coesione, quale nuovo strumento di programmazione e coordinamento degli interventi finanziati con le risorse del FSC, la cui articolazione prevede:

- il Piano Finanziario dell'Accordo;
- la specificazione degli interventi o delle linee di azione da finanziare;
- i cronoprogrammi di realizzazione associati a ciascun intervento o linea di azione;
- gli impegni e le responsabilità di ciascuna delle Amministrazioni sottoscrittrici;
- il Sistema di Gestione e Controllo.

Con una o più delibere del CIPESS, da adottare su proposta del Ministro delegato e nel rispetto del vincolo normativo di destinazione dell'80 per cento delle risorse al Mezzogiorno e del 20 per cento al Centro-Nord, le risorse del FSC 2021-2027, destinate a spese di investimento, sono quindi ripartite tra le Regioni/Province autonome e le Amministrazioni Centrali (in quest'ultimo caso, prevalentemente per infrastrutture). Una quota residua di risorse è altresì direttamente a titolarità del Ministro delegato alle politiche di coesione, per il finanziamento, sempre tramite delibere del CIPESS, di specifiche iniziative e misure di particolare rilevanza strategica.

Per la programmazione delle risorse della politica di coesione nazionale, l'iter individuato dalla riforma prevede i seguenti passaggi, in successione cronologica:

- delibera di riparto tra le singole Amministrazioni regionali o centrali (c.d. imputazione programmatica) delle risorse disponibili, sentita la Cabina di Regia

FSC, tenendo conto delle “anticipazioni” FSC 2021-2027 assegnate, prima della riforma, con delibere del CIPESS, nonché delle utilizzazioni disposte con norme di legge intervenute medio tempore (art. 1 comma 178, lett. b), legge n. 178/2020);

- sottoscrizione di “Accordi per la coesione” tra la Presidenza del Consiglio e ciascuna Regione/Provincia autonoma o Amministrazione Centrale, a valere sulla quota di riferimento, in cui sono declinati gli interventi finanziati e i relativi cronoprogrammi procedurali e finanziari, vincolanti, questi ultimi, anche ai fini di eventuali revoche finanziarie per mancato rispetto delle previsioni indicate (art. 1 comma 178, lett. c) e d), legge n. 178/2020);
- delibera CIPESS di assegnazione definitiva delle risorse FSC in favore delle Amministrazioni centrali ovvero di ciascuna Regione o Provincia autonoma, sulla base degli Accordi sottoscritti, con imputazione annuale sul bilancio dello Stato (art. 1 comma 178, lett. e), legge n. 178/2020).

A seguito della registrazione della delibera del CIPESS di assegnazione definitiva da parte degli organi di controllo (Corte dei conti), ciascuna Amministrazione assegnataria è autorizzata ad avviare le attività occorrenti per l'attuazione degli interventi finanziati con le risorse FSC (art. 1 comma 178, lett. f), legge n. 178/2020).

Nell'ambito di ciascun Accordo, in coerenza con la normativa di cui all'articolo 23, comma 1-ter del Decreto Legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, e successivamente, modificato dall'art. 1, comma 5, decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 novembre 2023, n. 162, le Regioni si possono, altresì, avvalere della facoltà di destinare parte delle risorse FSC 2021-2027 alla copertura della quota regionale di cofinanziamento dei rispettivi Programmi regionali europei 2021-2027.

Sempre per la realizzazione degli interventi previsti da ciascun Accordo, oltre alle risorse nazionali del FSC, si possono mobilitare anche le risorse nazionali complementari delle politiche di coesione a valere sul Fondo di rotazione di cui all'art. 5 della legge n. 183/1987, ex art. 1, comma 54, della legge n. 178/2020, secondo quanto previsto dall'art. 1, comma 2, del decreto-legge n. 124/2023. Tali risorse derivano dall'eventuale differenza tra il tasso massimo di cofinanziamento nazionale teorico e il tasso di cofinanziamento nazionale effettivo dei singoli programmi europei regionali e nazionali.

Le modalità di trasferimento, gli obblighi di gestione e monitoraggio degli interventi, nonché il meccanismo sanzionatorio per il mancato rispetto del cronoprogramma finanziario, sono definiti negli artt. 2-4 del decreto-legge Sud.

La previsione della spesa FSC prevista dall'Amministrazione in ciascuna annualità è la base di riferimento per l'applicazione del sistema sanzionatorio di cui all'articolo 2 del decreto-legge n. 124/2023. Le risorse eventualmente definanziate, derivanti dal mancato rispetto degli obiettivi finanziari su base annuale, rientrano nella disponibilità del FSC 2021-2027 per essere nuovamente impiegate secondo le finalità di cui all'articolo 1, comma 178, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 e s.m.i.

III.1.1 Gli Accordi per la Coesione

Avendo a riferimento l'imputazione programmatica delle risorse indicata dalla delibera del CIPESS n. 25 del 2023, considerato che la definizione e sottoscrizione dei citati Accordi tra la Presidenza del Consiglio dei ministri e ciascuna Regione e Provincia autonoma rappresenta condizione necessaria affinché all'imputazione delle quote regionali segua l'assegnazione definitiva delle risorse destinate a ciascuna Regione e Provincia Autonoma, è stato avviato un processo di pianificazione strategica con la partecipazione di tutti i soggetti coinvolti, con l'obiettivo di assicurare la realizzazione degli interventi strategici e qualificanti per i territori.

In esito a tale processo, già nel 2024 sono stati sottoscritti tutti gli Accordi per la coesione con Regioni e Province autonome ed è intervenuta l'adozione da parte del CIPESS delle delibere di assegnazione delle risorse a n. 19 Accordi per la coesione sottoscritti (delibere dalla n. 15 alla n. 31 del 2024, n. 41 del 2024, n. 70 del 2024).

Nel 2025, si aggiungono le delibere del CIPESS n. 5 e 6 di assegnazione delle risorse agli ultimi due Accordi sottoscritti a novembre 2024 con le Regioni Puglia e Sardegna.

La maggior parte delle Regioni e Province autonome si sono anche avvalse della facoltà di utilizzare quota parte delle risorse a copertura della quota regionale di cofinanziamento dei Programmi Operativi europei, ai sensi del citato art. 23, comma 1 ter, del decreto-legge n. 152 del 2021⁷.

Negli Accordi per la coesione delle Regioni Basilicata, Marche, Campania, Puglia e Sardegna sono state altresì programmate le risorse del Fondo di rotazione ex art. 5 della legge n. 183/1987 di competenza, ex articolo 1, comma 54, della legge n. 178/2020.

Nella tavola seguente il dato di attuazione degli Accordi per la Coesione regionali alla data del 31 dicembre 2025 mostra un avanzamento finanziario pari complessivamente al 19,3 per cento degli impegni e al 7,4 per cento dei pagamenti, quote che per la sola componente finanziata dal Fondo Sviluppo e Coesione sono pari rispettivamente al 20,3 per cento e al 7,6 per cento.

⁷ Non si sono avvalse di tale facoltà le Regioni Friuli-Venezia Giulia, Marche, Sardegna, Valle d'Aosta e le Province autonome di Trento e di Bolzano.

TAVOLA III.1.1: ACCORDI PER LA COESIONE 2021-2027 – RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO)

Programmi*	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ ris. progr.
ACCORDO PER LA COESIONE ABRUZZO	1.159,5	393,4	33,9%	100,5	8,7%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	1.062,0	309,4	29,1%	58,1	5,5%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	97,5	84,0	86,2%	42,4	43,5%
ACCORDO PER LA COESIONE BASILICATA	900,7	190,9	21,2%	135,5	15,0%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	817,3	120,5	14,7%	79,2	9,7%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	83,4	70,4	84,4%	56,3	67,5%
ACCORDO PER LA COESIONE CALABRIA	1.980,3	409,2	20,7%	159,9	8,1%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	1.787,2	272,3	15,2%	137,4	7,7%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	193,1	136,9	70,9%	22,5	11,7%
ACCORDO PER LA COESIONE CAMPANIA	7.327,5	1.656,7	22,6%	591,3	8,1%
<i>di cui ORDINARIO FSC (del. Cipe 57/2024 e 70/2024 come mod. con Del. 42/2025)</i>	3.892,0	533,7	13,7%	193,3	5,0%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC (del. Cipe 79/2021)</i>	582,2	498,3	85,6%	154,8	26,6%
<i>di cui COMPLETAMENTI FSC (del. Cipe 42/2024 come mod. con Del. 42/2025)</i>	357,8	166,6	46,6%	108,2	30,3%
<i>di cui BAGNOLI - COROGLIO (del. Cipe 55/2024)</i>	1.218,0	184,4	15,1%	0,0	0,0%
<i>di cui ORDINARIO FDR</i>	1.277,5	273,7	21,4%	135,0	10,6%
ACCORDO PER LA COESIONE EMILIA ROMAGNA	404,0	169,5	42,0%	90,5	22,4%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	296,3	86,6	29,2%	42,2	14,2%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	107,7	82,9	77,0%	48,3	44,8%
ACCORDO PER LA COESIONE FRIULI VENEZIA GIULIA	189,9	47,0	24,7%	27,9	14,7%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	174,2	32,2	18,5%	15,0	8,6%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	15,7	14,8	94,3%	12,9	82,2%
ACCORDO PER LA COESIONE LAZIO	1.007,3	342,6	34,0%	180,9	18,0%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	815,1	172,4	21,2%	118,2	14,5%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	192,2	170,2	88,6%	62,7	32,6%
ACCORDO PER LA COESIONE LIGURIA	225,9	126,3	55,9%	83,8	37,1%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	190,6	100,4	52,7%	61,9	32,5%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	35,3	25,9	73,4%	21,9	62,0%
ACCORDO PER LA COESIONE LOMBARDIA	894,6	318,2	35,6%	87,9	9,8%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	709,4	133,0	18,7%	29,0	4,1%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	185,2	185,2	100,0%	58,9	31,8%
ACCORDO PER LA COESIONE MARCHE	333,6	49,8	14,9%	33,0	9,9%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	293,4	10,0	3,4%	4,8	1,6%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	40,2	39,8	99,0%	28,2	70,1%
<i>di cui ORDINARIO FDR</i>	154,3	81,6	52,9%	45,5	29,5%
ACCORDO PER LA COESIONE MOLISE	426,8	35,7	8,4%	26,0	6,1%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	389,7	1,0	0,3%	0,0	0,0%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	37,1	34,7	93,5%	26,0	70,1%

TAVOLA III.1.1: ACCORDI PER LA COESIONE 2021-2027 – RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO)

Programmi*	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ ris. progr.
ACCORDO PER LA COESIONE PIEMONTE	649,6	373,5	57,5%	128,8	19,8%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	524,2	250,6	47,8%	51,8	9,9%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	125,4	122,9	98,0%	77,0	61,4%
ACCORDO PER LA COESIONE PUGLIA	4.321,1	295,1	6,8%	95,7	2,2%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	4.208,5	191,1	4,5%	68,9	1,6%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	112,6	104,0	92,4%	26,8	23,8%
<i>di cui ORDINARIO FDR</i>	1.405,5	0,0	0,0%	0,0	0,0%
ACCORDO PER LA COESIONE SARDEGNA	2.470,3	165,3	6,7%	51,3	2,1%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	2.313,5	23,6	1,0%	11,2	0,5%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	156,8	141,7	90,4%	40,1	25,6%
<i>di cui ORDINARIO FDR</i>	425,9	0,0	0,0%	0,0	0,0%
ACCORDO PER LA COESIONE SICILIA	5.230,6	788,0	15,1%	246,9	4,7%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	4.995,9	609,4	12,2%	221,9	4,4%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	234,7	178,6	76,1%	25,0	10,7%
ACCORDO PER LA COESIONE TOSCANA	581,2	230,3	39,6%	74,0	12,7%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	429,3	112,2	26,1%	40,2	9,4%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	151,9	118,1	77,7%	33,8	22,3%
ACCORDO PER LA COESIONE UMBRIA	177,2	42,4	23,9%	30,3	17,1%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	149,5	15,8	10,6%	10,2	6,8%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	27,7	26,6	96,0%	20,1	72,6%
ACCORDO PER LA COESIONE VALLE D'AOSTA	37,0	6,0	16,2%	2,1	5,7%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	32,7	1,7	5,2%	0,8	2,4%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	4,3	4,3	100,0%	1,3	30,2%
ACCORDO PER LA COESIONE VENETO	470,1	136,1	29,0%	56,3	12,0%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	400,9	75,1	18,7%	18,6	4,6%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	69,2	61,0	88,2%	37,7	54,5%
ACCORDO PER LA COESIONE PA BOLZANO	82,4	50,8	61,7%	28,1	34,1%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	71,1	39,5	55,6%	16,8	23,6%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	11,3	11,3	100,0%	11,3	100,0%
ACCORDO PER LA COESIONE PA TRENTO	94,6	59,8	63,2%	6,0	6,3%
<i>di cui ORDINARIO FSC</i>	76,8	42,2	54,9%	6,0	7,8%
<i>di cui ANTICIPAZIONI FSC</i>	17,8	17,6	98,9%	0,0	0,0%
TOTALE COMPLESSIVO	30.949,8	5.968,2	19,3%	2.282,2	7,4%
<i>di cui FSC</i>	27.686,7	5.612,9	20,3%	2.101,7	7,6%
<i>di cui FDR</i>	3.263,2	355,3	10,9%	180,5	5,5%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2025

* I dati di programmazione sono al netto del cofinanziamento PR

Analogamente all'iter seguito con le Regioni e le Province Autonome, il CIPES ha disposto, con delibere n. 77 e 78 del 2024, l'imputazione programmatica di una quota di risorse FSC 2021-2027 alle Amministrazioni centrali, al fine di avviare il

confronto per la valutazione di proposte di progettualità strategica, per addivenire alla sottoscrizione con ciascun Ministro interessato dei previsti Accordi per la coesione, ex art. 1, comma 178, lettera c) della legge n. 178 del 2020.

Successivamente, ai sensi dell'art. 14, comma 1 del decreto-legge n. 65 del 2025, convertito con modificazioni dalla legge n. 101 del 2025, l'imputazione programmatica del Ministero per la protezione civile e le politiche del mare è stata incrementata di 200 milioni di euro.

Infine, ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. b), del decreto-legge n. 90 del 2025, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 109 del 2025, si novella l'art. 1, comma 189 della legge n. 178 del 2020, stabilendo che l'importo di 150 milioni di euro assegnato al Ministero dell'università e della ricerca con delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) n. 48 del 27 luglio 2021 è riassegnato, a valere sulla quota di risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021-2027 imputata programmaticamente al predetto Ministero ai sensi della delibera del CIPESS n. 77 del 29 novembre 2024, nell'ambito dell'Accordo per la coesione di competenza, per il perseguimento degli obiettivi definiti nell'ambito del Piano d'azione "Ricerca Sud-Piano nazionale ricerca per lo sviluppo del Sud 2021-2027". Di seguito la tavola di dettaglio.

TAVOLA III.1.2: RISORSE FSC 2021-2027 – QUOTE DI IMPUTAZIONE PROGRAMMATICA AMMINISTRAZIONI CENTRALI (MILIONI DI EURO)

Amministrazione centrale	Importo
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	4.992,83
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica	1.161,73
Ministero dell'Istruzione e del Merito	360,00
Ministro per lo sport e i giovani ⁸	400,00
Ministero dell'Università e della Ricerca	306,77
Ministro per la protezione civile e le politiche del mare	470,00
Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale	200,00
Ministero dell'Interno	180,00
Ministero della Cultura	171,85
Ministero del Turismo	121,14
Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste	113,14
Ministero della Salute	90,00
Ministro per le disabilità	90,00
Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri con delega di funzioni in materia di innovazione tecnologica e transizione digitale	90,00
TOTALE	8.747,46

Fonte: elaborazione DPCoE su documenti di programmazione al 31/12/2025

⁸ L'art. 1 del decreto-legge n. 208 del 2024, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 20 del 2025, ha destinato 180 milioni per il finanziamento di un Piano straordinario di interventi per le aree di particolare disagio e vulnerabilità sociale, a valere sulla quota di risorse FSC assegnata in via programmatica al Ministro per lo Sport e i Giovani dalla delibera CIPESS n. 77 del 2024. Detto Piano è stato approvato con delibera del Consiglio dei ministri del 28 marzo 2025.

A tali importi si aggiungono le risorse già assegnate precedentemente a titolo di anticipazione, pari a complessivi 5.248,2 milioni di euro, di cui 2.250 milioni di euro al Ministero delle imprese e del Made in Italy e 2.998,2 milioni di euro al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ivi inclusi 720 milioni di euro alla Roma-Pescara.

Ciò considerato, nel 2025 sono stati avviati gli incontri bilaterali con le Amministrazioni centrali nell'ambito del percorso istruttorio volto alla sottoscrizione degli Accordi per la coesione, che hanno portato, il 31 ottobre 2025, alla sottoscrizione dei primi n. 7 Accordi per la coesione con le Amministrazioni centrali, cui è seguita l'adozione, da parte del CIPESS, nella seduta del 10 dicembre 2025, delle delibere di corrispondente assegnazione delle risorse. Nella tavola che segue, il dettaglio delle assegnazioni.

TAVOLA III.1.3: FSC 2021-2027 - ACCORDI PER LA COESIONE CON LE AMMINISTRAZIONI CENTRALI SOTTOSCRITTI NEL 2025 (MILIONI DI EURO)

Amministrazione titolare	Data sottoscrizione	Risorse FSC assegnate	Delibera CIPESS
Ministro per le disabilità - Dipartimento per le politiche in favore delle persone con disabilità	31/10/2025	90	n. 46/2025
Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri con delega di funzioni in materia di innovazione tecnologica e transizione digitale - Dipartimento per la trasformazione digitale	31/10/2025	90	n. 47/2025
Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale	31/10/2025	200	n. 48/2025
Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste	31/10/2025	113,14	n. 49/2025
Ministero della Cultura	31/10/2025	171,85	n. 50/2025
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica	31/10/2025	1.161,73	n. 51/2025
Ministro per lo sport e i giovani - Dipartimento per lo Sport ⁹	31/10/2025	220,00	n. 52/2025
TOTALE		2.046,72	

Fonte: elaborazione DPCCoe su documenti di programmazione al 31/12/2025

Parallelamente, è proseguita l'interlocazione con le restanti Amministrazioni centrali (Ministero dell'interno, Ministero dell'istruzione e del merito, Ministero dell'università e della ricerca, Ministero del turismo, Ministero della salute e Ministro della protezione civile e delle politiche del mare) volta alla sottoscrizione degli Accordi per la coesione.

Rispetto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si richiamano le disposizioni di cui all'art. 1, commi 528 e 529, della legge di bilancio per il 2025, aventi ad oggetto il finanziamento con FSC 2021-2027, rispettivamente, del collegamento stabile tra Calabria e Sicilia e della realizzazione di lotti funzionali del nuovo asse viario Sibari-Catanzaro della strada statale 106 Jonica. In attuazione delle richiamate disposizioni, il CIPESS ha adottato la delibera di assegnazione delle risorse n. 21 del 2025 per la SS Jonica.

⁹ La dotazione FSC è al netto della quota che il D.L. n. 208 del 2024 ha destinato al finanziamento di un Piano straordinario di interventi per le aree di particolare disagio e vulnerabilità sociale

III.1.2 Le altre assegnazioni FSC 2021-2027

Ai sensi dell'articolo 1, comma 178, lett. a) della legge n. 178/2020¹⁰, come novellato dal decreto-legge Sud, attraverso delibere del CIPESS su proposta dell'Autorità Politica per la coesione, o in forza di specifiche disposizioni di legge, sono state operate ulteriori assegnazioni di risorse FSC 2021-2027, in favore di specifiche iniziative e misure strategiche afferenti alle politiche di coesione.

Nel 2025 sono state disposte, con delibere del CIPESS, ulteriori assegnazioni di FSC 2021-2027 a specifici interventi, per 140,28 milioni di euro, portando il valore complessivo delle assegnazioni FSC che non rientrano negli Accordi per la coesione, al netto delle revoche operate con delibera del CIPESS n. 59 del 2025 (in corso di registrazione alla Corte dei conti), a complessivi 1.815,2 milioni di euro.

TAVOLA III.1.4: FSC 2021-2027 – ALTRE ASSEGNAZIONI OPERATE NEL 2025 (MILIONI DI EURO)

Amministrazione/Descrizione intervento	Risorse FSC assegnate	Delibera CIPESS
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti- intervento "Lavori di raddoppio della carreggiata della SS.690 "AVEZZANO-SORA""	66,28	n. 14/2025
Ministero della cultura-intervento "Chiesa di Santa Maria Paganica – consolidamento e restauro in L'Aquila - 1° stralcio funzionale"	14,00	n. 14/2025
Regione Marche- completamento dell'intervento "Nuovo complesso sede dell'IRCCS INRCA e dell'Ospedale di rete zona	60,00	n. 43/2025
TOTALE	140,28	

Fonte: elaborazione DPCCoe su documenti di programmazione al 31/12/2025

Nella tavola che segue i dati di avanzamento delle assegnazioni in anticipazione FSC 2021-2027 e delle assegnazioni ulteriori che non rientrano negli Accordi per la coesione.

TAVOLA III.1.5: ALTRE ASSEGNAZIONI FSC 2021-2027 – RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO)

Programmi	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ris. progr.
ANTICIPAZIONI FSC MIMIT	2.250,0	2.000,6	88,9%	78,1	3,5%
ANTICIPAZIONI FSC MIT	2.278,2	961,8	42,2%	124,8	5,5%
Potenziamento infrastrutturale direttrice Roma - Pescara (del. 1/2024)	720,0	519,5	72,2%	23,8	3,3%
ASSEGNAZIONE Nuovo asse viario Sibari-Catanzaro (delibera 21/2025)	1.120,1	0,0	0,0%	0,0	0,0%

¹⁰ Art. 178, comma 1, lett. a) della legge n. 178/2020: "a) la dotazione finanziaria del Fondo per lo sviluppo e la coesione è impiegata per iniziative e misure afferenti alle politiche di coesione, come definite dal Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, nonché per l'attuazione degli Accordi per la coesione di cui alle lettere c) e d). La dotazione finanziaria è altresì impiegata in coerenza con le politiche settoriali, con gli obiettivi e le strategie dei fondi strutturali europei del periodo di programmazione 2021-2027 e con le politiche di investimento e di riforma previste nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), secondo principi di complementarità e di addizionalità"

TAVOLA III.1.5: ALTRE ASSEGNAZIONI FSC 2021-2027 – RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO)

Programmi	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ ris. progr.
Interventi infrastrutturali e riqualificazione sociale nei territori ad alta vulnerabilità ex D.L. 208/2024	180,0	5,8	3,2%	1,3	0,7%
Assegnazione a favore del Dipartimento Sport della Presidenza del Consiglio ex delibera Cipess n.79/2024 (ex PSC)	14,8	14,8	100,0%	0,0	0,0%
Efficientamento energetico infrastrutture sportive e piscine	60,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Ecosistemi per Innovazione al Sud in contesti urbani marginalizzati	200,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Farmacie Rurali	28,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Giochi del Mediterraneo di Taranto 2026	150,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Rimozione delle sorgenti primarie di contaminazione nella Zona Falcata di Messina	20,0	20,0	100,0%	0,0	0,0%
Costruzione e riqualificazione immobili difesa civile e pubblica sicurezza - Comune di Tradate	7,2	7,2	100,0%	0,0	0,0%
Costruzione e riqualificazione immobili difesa civile e pubblica sicurezza - Dipartimento Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno	3,0	0,1	3,0%	0,0	0,3%
Costruzione e riqualificazione immobili difesa civile e pubblica sicurezza - Dipartimento Vigili del Fuoco del Ministero dell'Interno	22,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Interventi San Francesco d'Assisi - Ministero delle Infrastrutture	15,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Valorizzazione ex carcere borbonico "Cis Ventotene" - Ministero della Cultura	10,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Interventi San Francesco d'Assisi - Regione Umbria	65,5	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Polo di eccellenza per terapie avanzate e trapianti ex delibera Cipess n.82/2024	348,8	0,6	0,2%	0,6	0,2%
Investimenti miglioramenti viabilità, infrastrutture e servizi pubblici ex delibera Cipess n.81/2024	300,0	0,6	0,2%	0,0	0,0%
Lavori S.S. Avezzano - Sora	66,3	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Ristrutturazione Chiesa Santa Maria Paganica	14,0	1,9	13,6%	0,0	0,0%
IRCCS INRCA e Collegamento stradale Macerata - Villa Potenza	60,0	43,0	71,7%	1,0	1,7%
Piano di interventi in favore del Comune di Lampedusa e Linosa	45,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Contratto Istituzionale di Sviluppo "ROMA" (delibera 33/2022)	200,0	113,6	56,8%	10,3	5,2%
Contratto Istituzionale di Sviluppo "Aree Sisma" (delibera 66/2021)	100,0	30,1	30,1%	12,6	12,6%
Commissario straordinario per il comune di Caivano (art.1 DL 123/2023)	30,0	21,7	72,3%	15,8	52,7%
TOTALE	8.307,8	3.741,2	45,0%	268,3	3,2%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2025

III.2. LA PROGRAMMAZIONE 2014-2020

III.2.1 I Piani Sviluppo e Coesione e le altre assegnazioni FSC

L'articolo 44 del decreto-legge n. 34 del 2019 ss.mm.ii. ha previsto che, in sostituzione della pluralità degli strumenti programmatori del FSC 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020, relativi a ciascuna Amministrazione centrale, Regione o Città metropolitana, si procedesse ad una riclassificazione di tali strumenti in un unico piano operativo per ciascuna Amministrazione, denominato «Piano sviluppo e coesione» (PSC). Nel 2021 si è proceduto all'approvazione dei relativi PSC delle Amministrazioni titolari di risorse FSC.

I PSC regionali contengono invece due sezioni speciali recanti, la prima, risorse finalizzate all'emergenza COVID, e, la seconda, risorse destinate agli interventi estromessi dai POR per le esigenze di riprogrammazione stabilite in Accordi bilaterali, al fine di lasciare posto ad interventi di natura emergenziale.

In attuazione dell'articolo 44 del decreto-legge n. 34 del 2019, nel 2024, il Dipartimento per le politiche di coesione ha individuato gli interventi inseriti nei PSC privi di Obbligazioni Giuridicamente Vincolanti (OGV), accertando un importo complessivo di risorse FSC da revocare pari a complessivi 4.212,42 milioni di euro, di cui 1.211,06 milioni di euro a carico dei PSC delle Regioni, delle Province autonome e delle Città metropolitane e 3.001,35 milioni di euro a carico dei PSC delle Amministrazioni centrali. Le risorse revocate sono state utilizzate, tra le altre, a copertura della riduzione FSC, programmazione 2014-2020, di cui all'articolo 58, comma 4, lettera f), del decreto-legge n. 50 del 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 91 del 2022.

Nel 2025, a conclusione della procedura di definanziamento dei PSC già avviata nel precedente anno per la maggior parte delle Regioni, Province autonome, Città metropolitane e per tutte le Amministrazioni centrali, il CIPESS, ai sensi dell'articolo 56, comma 2 del citato decreto-legge n. 50 del 2022, con riferimento alle Regioni Puglia e Sardegna e alle Città metropolitane di Bari e Cagliari, ha adottato la delibera n. 4 del 2025 con la quale ha:

- proceduto ad aggiornare l'elenco degli interventi oggetto di salvaguardia di cui alla citata delibera del CIPESS n. 48 del 2022;
- accertato il valore degli interventi definanziati in applicazione dell'articolo 44, comma 7, lettera b) e comma 7-bis, del citato decreto-legge n. 34 del 2019 e delle conseguenti riduzioni da operare alle Sezioni ordinarie dei PSC;
- imputato le suddette risorse alla copertura della riduzione FSC, programmazione 2014-2020, di cui all'articolo 58, comma 4, lettera f), del citato decreto-legge n. 50 del 2022.

Nella tavola che segue, si riportano nel dettaglio le riduzioni operate sulle sezioni ordinarie dei PSC nel corso del 2025, in conseguenza delle procedure testé dette.

TAVOLA III.2.1: RIDUZIONE SEZIONE ORDINARIA DEI PSC DELLE REGIONI E CITTÀ METROPOLITANE IN ESITO ALLA VERIFICA EX ART. 44 DEL D.L. N. 34 DEL 2019 (MILIONI DI EURO)

Amministrazione titolare PSC	Dotazione originaria A	Riduzione operata B	Dotazione aggiornata C=A-B
Regione Puglia	7.274,08	82,64	7.191,44
Regione Sardegna	4.577,09	338,17	4.238,91
CM Bari	233,00	2,15	230,85
CM Cagliari	171,00	14,50	156,50
TOTALE	12.255,17	437,46	11.817,70

Fonte: elaborazione DPCCoe su documenti di programmazione al 31/12/2025

Sempre nel corso del 2025, in attuazione delle previsioni del citato art. 242, commi 4 e 5, del decreto-legge n. 34 del 2020, a seguito dell'adozione ovvero dell'integrazione dei Programmi operativi complementari (POC) 2014-2020 di alcune Amministrazioni regionali (v. infra), è stato disposto il contestuale definanziamento della Sezione speciale 2 (SS2) dei relativi PSC.

TAVOLA III.2.2: RIDUZIONE SEZIONE SPECIALE 2 (SS2) DEI PSC DELLE REGIONI IN ATTUAZIONE DELLE PREVISIONI DELL'ART. 242 DEL DECRETO-LEGGE N. 34 DEL 2020 (MILIONI DI EURO)

Amministrazione titolare PSC	Dotazione originaria A	Riduzione operata B	Dotazione aggiornata SS2 C=A-B
Regione Valle d'Aosta	18,80	3,23	15,57
Regione Siciliana	423,82	346,76	77,06
TOTALE	442,62	349,99	92,63

Fonte: elaborazione DPCCoe su documenti di programmazione al 31/12/2025

Le tavole che seguono riportano i dati di monitoraggio riferiti agli interventi e strumenti risultanti nel Sistema Nazionale di Monitoraggio, aggiornati al 31 dicembre 2025 con riferimento alle singole sezioni (Sezione ordinaria, Sezioni speciali) dei PSC, tenendo conto delle delibere del CIPESS già pubblicate in Gazzetta Ufficiale.

**TAVOLA III.2.3: PROGRAMMAZIONI 2014-2020, 2007-2013 E 2000-2006 - PIANI DI SVILUPPO E COESIONE (FSC) - SEZIONE ORDINARIA – RIEPILOGO ITALIA
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ ris. progr.
CULTURA	1.427,90	994,00	69,61%	629,70	44,10%
TURISMO	46,80	43,70	93,38%	10,80	23,08%
SALUTE	200,00	187,80	93,90%	21,40	10,70%
INFRASTRUTTURE	14.512,60	9.989,70	68,83%	3.634,60	25,04%
ISTRUZIONE	485,80	382,10	78,65%	307,10	63,22%
POLITICHE AGRICOLE	542,60	444,20	81,87%	390,50	71,97%
SVILUPPO ECONOMICO	5.699,90	5.687,50	99,78%	3.211,80	56,35%
TRANSIZIONE ECOLOGICA	3.404,00	2.217,10	65,13%	1.208,10	35,49%
RICERCA	503,10	492,60	97,91%	328,60	65,32%
SPORT	196,30	153,20	78,04%	65,40	33,32%
TOTALE AMM. CENTRALI	27.019,00	20.591,90	76,21%	9.808,00	36,30%

**TAVOLA III.2.3: PROGRAMMAZIONI 2014-2020, 2007-2013 E 2000-2006 - PIANI DI SVILUPPO E COESIONE (FSC) - SEZIONE ORDINARIA – RIEPILOGO ITALIA
RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO E %)**

	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ ris. progr.
Piemonte	1.175,20	1.019,70	86,77%	1.001,50	85,22%
Valle D'Aosta	58,30	58,20	99,83%	58,10	99,66%
Lombardia	833,00	831,30	99,80%	691,00	82,95%
P.A. Bolzano	129,90	130,40	100,38%	128,60	99,00%
P.A. Trento	69,80	69,80	100,00%	69,50	99,57%
Veneto	666,50	663,30	99,52%	651,00	97,67%
Friuli-Venezia Giulia	274,30	265,80	96,90%	250,30	91,25%
Liguria	570,50	568,20	99,60%	566,50	99,30%
Emilia-Romagna	344,10	338,00	98,23%	327,50	95,18%
Toscana	1.085,90	1.056,70	97,31%	1.002,50	92,32%
Umbria	442,40	429,20	97,02%	414,50	93,69%
Marche	327,30	317,30	96,94%	303,30	92,67%
Lazio	618,00	607,80	98,35%	544,10	88,04%
Centro Nord	6.595,20	6.355,70	96,37%	6.008,40	91,10%
Abruzzo	1.859,70	1.665,30	89,55%	1.476,20	79,38%
Molise	1.558,20	1.435,50	92,13%	1.324,90	85,03%
Campania	8.874,40	7.724,90	87,05%	5.679,70	64,00%
Puglia	7.191,40	5.894,10	81,96%	3.725,50	51,80%
Basilicata	2.107,70	1.715,40	81,39%	1.515,60	71,91%
Calabria	3.491,70	3.004,00	86,03%	1.670,00	47,83%
Sicilia	5.551,40	3.793,90	68,34%	2.922,00	52,64%
Sardegna	4.238,90	3.383,30	79,82%	2.542,00	59,97%
Mezzogiorno	34.873,40	28.616,40	82,06%	20.855,90	59,80%
TOTALE REGIONI	41.468,60	34.972,10	84,33%	26.864,30	64,78%
Bologna	107,00	103,30	96,54%	88,80	82,99%
Firenze	82,40	80,40	97,57%	65,20	79,13%
Genova	109,70	106,90	97,45%	104,60	95,35%
Milano	110,00	109,90	99,91%	95,70	87,00%
Venezia	109,10	106,90	97,98%	104,30	95,60%
Centro Nord	518,20	507,40	97,92%	458,60	88,50%
Bari	230,80	157,10	68,07%	96,30	41,72%
Cagliari	156,50	143,80	91,88%	71,40	45,62%
Catania	282,40	94,40	33,43%	73,90	26,17%
Messina	207,70	145,70	70,15%	98,80	47,57%
Napoli	301,40	301,40	100,00%	147,60	48,97%
Palermo	278,00	147,50	53,06%	70,50	25,36%
Reggio Calabria	134,80	131,90	97,85%	83,90	62,24%
Mezzogiorno	1.591,60	1.121,80	70,48%	642,40	40,36%
Città Metropolitane	2.109,80	1.629,20	77,22%	1.101,00	52,19%
TOTALE	70.597,40	57.193,20	81,01%	37.773,30	53,51%
Sezioni SPECIALI	4.733,70	2.781,70	58,76%	2.094,40	44,24%
TOTALE COMPLESSIVO	75.331,10	59.974,90	79,62%	39.867,70	52,92%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2025

La tavola che segue riporta il dettaglio dell'attuazione al 31 dicembre 2025 delle altre assegnazioni del Fondo Sviluppo e Coesione non incluse nei PSC.

TAVOLA III.2.4: ALTRE ASSEGNAZIONI FSC 2014-2020 – RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO)

Programmi	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ ris. progr.
Contratto istituzionale di sviluppo "dalla terra dei fuochi al giardino d'europa"	200,6	44,4	22,1%	13,6	6,8%
Contratto istituzionale di sviluppo per l'area di Foggia	280,0	65,8	23,5%	28,3	10,1%
Contratto istituzionale di sviluppo per la Regione Molise	220,0	34,2	15,5%	9,3	4,2%
Contratto istituzionale di sviluppo Taranto - Interventi Commissario straordinario	35,9	49,5	>100%	20,9	58,3%
Contratto istituzionale di sviluppo Taranto - Piano stralcio interventi immediata attivazione per l'area di Taranto	248,4	52,7	21,2%	37,3	15,0%
Contratto istituzionale di sviluppo Taranto - Piano stralcio di interventi di immediata attivazione per l'area di Taranto-Initalia	1,5	1,5	100,0%	1,4	92,0%
Contratto istituzionale di sviluppo "Vesuvio - Pompei - Napoli"	214,4	7,5	3,5%	1,5	0,7%
Contratto istituzionale di sviluppo "Brindisi - Lecce - Costa Adriatica"	183,8	13,4	7,3%	5,5	3,0%
Contratto istituzionale di sviluppo "Calabria Svelare Bellezza"	227,0	76,3	33,6%	24,3	10,7%
Agevolazioni a sostegno dei progetti di ricerca e sviluppo nell'ambito dell'economia circolare	40,0	8,6	21,4%	2,7	6,7%
Completamento del nuovo Palazzo di giustizia di Reggio Calabria	3,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Completamento nuova cittadella giudiziaria di Salerno	26,5	26,5	100,0%	14,0	52,6%
Contributi enti al terzo settore art. 246, comma 1 DL n. 34/2020	32,1	4,8	15,1%	2,9	8,9%
Contributo infrastrutture sociali - SUD - Legge di bilancio 2020	300,0	148,1	49,4%	87,5	29,2%
Fondo Cresci al Sud - Legge di bilancio 2020	250,0	34,5	13,8%	6,8	2,7%
Giovani imprenditori nel Mezzogiorno	1.250,0	703,3	56,3%	272,0	21,8%
Matera capitale europea della cultura 2019	30,0	22,8	76,0%	15,3	51,0%

TAVOLA III.2.4: ALTRE ASSEGNAZIONI FSC 2014-2020 – RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO)

Programmi	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ ris. progr.
Piano nazionale per la riqualificazione sociale e culturale urbana delle aree urbane degradate	90,0	36,3	40,3%	19,0	21,1%
Piano Operativo Rafforzamento del sistema conti pubblici territoriali	16,8	16,8	99,9%	15,7	93,7%
Programma di Metanizzazione del Mezzogiorno	140,0	17,4	12,4%	6,4	4,6%
Ristrutturazione e riqualificazione del palazzo di giustizia di Lecco	4,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Realizzazione della darsena Europa nel porto di Livorno	50,0	50,0	100,0%	8,8	17,6%
Piano di interventi per l'isola di Lampedusa	20,0	9,3	46,6%	6,8	34,0%
Piano per la valorizzazione dei beni confiscati esemplari	27,4	15,4	56,2%	9,0	33,0%
Resto al Sud Agricoltura	50,0	45,3	90,7%	35,4	70,8%
Contributo ai comuni ex art. 30 DL Crescita n. 34/2019	500,0	441,2	88,2%	320,9	64,2%
TOTALE	4.441,4	1.925,7	43,4%	965,2	21,7%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2025

III.2.3 I Programmi Operativi Complementari 2014-2020

Con riferimento ai Programmi Operativi Complementari 2014-2020 (POC) previsti dalla delibera del CIPE n. 10 del 2015, nel corso del 2025 è proseguita l'attività del Dipartimento per dare attuazione alle disposizioni normative introdotte in relazione all'emergenza COVID-19, in particolare all'art. 242 del decreto-legge n. 34 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 77 del 2020, che prevede che confluiscono nei POC anche le risorse del Fondo di Rotazione ex art. 5 della legge n. 183 del 1987, che si liberano a seguito della rendicontazione al 100 per cento delle spese effettuate sui POR 14-20 (negli anni contabili 2020-2021 e 2021-2022, mentre per l'anno contabile 2023-2024 dispone in merito la delibera CIPESS n. 13 del 2025) oppure derivanti dai rimborsi europei ottenuti a seguito delle rendicontazioni delle spese emergenziali anticipate a carico dello Stato per la pandemia COVID.

In attuazione della medesima normativa, ai sensi dei commi 4 e 5 del citato art. 242, si prevede che, contestualmente all'approvazione dell'incremento della dotazione finanziaria dei POC, si proceda al definanziamento della Sezione speciale dei PSC per un importo corrispondente di risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC).

La modifica normativa introdotta ha comportato l'istituzione del POC per le amministrazioni per le quali non era previsto e l'aggiornamento per quelle amministrazioni che lo avevano già istituito.

Nel corso del 2025 il CIPESS ha approvato la delibera di adozione del POC della regione Valle d'Aosta (n. 3 del 2025) e l'incremento della dotazione finanziaria dei POC delle regioni Calabria (n. 33 del 2025) e Sicilia (n. 34 del 2025).

Sempre nel 2025, inoltre, sono state approvate dal CIPESS le riprogrammazioni dei seguenti programmi a titolarità delle Amministrazioni centrali: Programma complementare al PON «Cultura e sviluppo 2014-2020» (Delibera n. 2 del 2025) e Programma operativo «Ricerca e innovazione» complementare al PON «Ricerca e innovazione» 2014-2020 (Delibera n. 20 del 2025).

TAVOLA III.2.5: PROGRAMMI OPERATIVI COMPLEMENTARI REGIONALI ADOTTATI O MODIFICATI NEL CORSO DEL 2025 (MILIONI DI EURO)

Programma operativo complementare	Dotazione originaria A	Incremento B	Dotazione aggiornata C=A+B
Regione Valle d'Aosta	-	18,67	18,67
Regione Calabria	960,97	64,24	1.025,21
Regione Siciliana	2.071,71	488,50	2.560,21

Fonte: elaborazione DPCCoe su documenti di programmazione al 31/12/2025

TAVOLA III.2.6: PROGRAMMI OPERATIVI COMPLEMENTARI NAZIONALI MODIFICATI NEL CORSO DEL 2025 (MILIONI DI EURO)

Programma operativo complementare	Dotazione originaria A	Incremento B	Dotazione aggiornata C=A+B
Programma complementare al PON «Cultura e sviluppo 2014-2020»	195,52	31,28	226,80
Programma operativo «Ricerca e innovazione» complementare al PON «Ricerca e innovazione» 2014-2020	408,31	122,92	531,23

Fonte: elaborazione DPCCoe su documenti di programmazione al 31/12/2025

Nella tavola seguente si riporta l'avanzamento finanziario dei POC vigenti, distinti per Regioni e Amministrazioni Centrali.

TAVOLA III.2.7: PROGRAMMI OPERATIVI COMPLEMENTARI 2014-2020 - RISORSE PROGRAMMATE E AVANZAMENTO FINANZIARIO (MILIONI DI EURO)

Programmi	Risorse programmate	Impegni	% Impegni/ ris. progr.	Pagamenti	% Pagamenti/ ris. progr.
POC ABRUZZO	146,5	0,0	0,0%	0,0	0,0%
POC BASILICATA	275,3	143,4	52,1%	81,3	29,5%
POC CALABRIA	1.025,2	286,6	28,0%	234,5	22,9%
POC CAMPANIA	1.336,2	1.690,9	>100%	1.365,3	>100%
POC FRIULI VENEZIA GIULIA	36,6	0,0	0,0%	0,0	0,0%
POC LAZIO	870,8	337,5	38,8%	243,1	27,9%
POC LOMBARDIA	614,0	396,6	64,6%	396,6	64,6%
POC MARCHE	171,1	104,2	60,9%	61,9	36,2%
POC MOLISE	24,6	3,9	15,9%	2,3	9,3%
POC PIEMONTE	402,8	268,2	66,6%	249,2	61,9%
POC PUGLIA	2.670,4	164,1	6,1%	53,2	2,0%
POC SARDEGNA	374,2	5,3	1,4%	4,3	1,1%
POC SICILIA	2.560,2	410,6	16,0%	208,7	8,2%
POC TOSCANA	153,7	1,3	0,8%	1,3	0,8%
POC VALLE D'AOSTA	18,7	15,0	80,2%	11,8	63,1%
POC VENETO	253,4	277,9	>100%	270,5	>100%
POC PA BOLZANO	76,0	68,2	89,7%	68,2	89,7%
POC PA TRENTO	56,5	54,0	95,6%	45,3	80,2%
POC IMPRESE	696,2	529,7	76,1%	194,3	27,9%
POC ENERGIA	355,2	289,8	81,6%	40,4	11,4%
POC MIT	810,4	234,7	29,0%	155,3	19,2%
POC CULTURA	226,8	124,9	55,1%	81,2	35,8%
POC SCUOLA	171,0	200,3	>100%	129,8	75,9%
POC LEGALITA'	355,9	115,8	32,5%	51,1	14,4%
POC SPAO	965,6	0,6	0,1%	0,0	0,0%
POC INCLUSIONE	273,3	150,5	55,1%	98,4	36,0%
POC GOVERNANCE	739,1	659,3	89,2%	300,3	40,6%
POC METRO	240	140,9	58,7%	90,8	37,8%
POC RICERCA	531,2	276,2	52,0%	191,2	36,0%
POC SIGECO	302,2	232,0	76,8%	159,9	52,9%
POC CTE	12,0	8,2	68,3%	6,1	50,8%
TOTALE	16.745,1	7.190,6	42,9%	4.796,3	28,6%

Fonte: elaborazione DPCoe su documenti di programmazione e dati Sistema nazionale di monitoraggio al 31/12/2025

IV. STRUMENTI TRASVERSALI DELLA POLITICA DI COESIONE

IV.1. I CONTRATTI ISTITUZIONALI DI SVILUPPO

Tra gli strumenti per lo sviluppo locale, la cui gestione rientra nelle funzioni dell'Autorità politica delegata per la Politica di Coesione, assumono un ruolo rilevante i Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS), accordi tra Ministeri, Regioni e soggetti attuatori finalizzati all'accelerazione della realizzazione sia di grandi infrastrutture strategiche nazionali (i CIS cosiddetti "infrastrutturali"), sia di interventi volti allo sviluppo di determinati territori (CIS cosiddetti "territoriali"). Oltre a specifici finanziamenti dedicati, i CIS sono sostenuti anche da risorse di altri programmi europei e nazionali delle politiche di coesione.

Recentemente, il DL 60/2024, convertito con modificazioni dalla Legge n. 95 del 2024, ha previsto la revisione della governance istituzionale e delle modalità attuative dei CIS (art. 12 comma 3).

Con il DM 9 gennaio 2025 si è data attuazione all'art. 12 del DL 60/2024, attraverso una rinnovata governance che contempla figure e organismi di concertazione, istituzionale e tecnica. Tra questi risulta centrale la figura del RUC (Responsabile Unico Contratto), di nomina governativa, che garantisce l'attuazione degli interventi, svolgendo presso i beneficiari un'azione d'impulso e di monitoraggio; vi è poi il Comitato di Attuazione e Sorveglianza (CAS), presieduto dal RUC e composto dai referenti tecnico-amministrativi nominati dalle parti sottoscrittrici del CIS, in seno al quale avviene la concertazione tecnica degli interventi; il Tavolo istituzionale permanente (TIP), presieduto dal Ministro, che decide su definanze, integrazione di risorse, poteri sostitutivi. In questo quadro, il Dipartimento per le politiche di coesione (DPCoe) assicura la vigilanza e il monitoraggio dei CIS, presentando annualmente al CIPESS una relazione sullo stato di avanzamento degli stessi, svolge funzioni di supporto tecnico ai RUC, nonché assolve ai compiti di segreteria tecnica degli organismi di governance (CAS e TIP).

CIS Infrastrutturali

Per l'accelerazione della realizzazione di grandi infrastrutture strategiche e di rilevanza nazionale, sono stati sottoscritti, e risultano tuttora attivi, i seguenti CIS cosiddetti "infrastrutturali", a cui partecipano Ministeri, Regioni e i soggetti attuatori Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e ANAS S.p.A:

- CIS per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce/Taranto (2 agosto 2012);
- CIS per il completamento della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria (18 dicembre 2012);

- CIS per la realizzazione della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo (28 febbraio 2013);
- CIS per la realizzazione dell'itinerario stradale Sassari-Olbia (6 marzo 2013).

La nuova governance introdotta dal DM 9 gennaio 2025 (art. 3) prevede per i CIS infrastrutturali una modalità di attuazione semplificata, ovvero per essi non si applicano le nuove disposizioni di governance istitutive di TIP, CAS e RUC, restando fermi gli obblighi di monitoraggio da parte dei soggetti attuatori.

La tavola di seguito riportata dettaglia per ogni CIS: il numero di interventi, la dotazione finanziaria e l'avanzamento della spesa. Per i CIS "ferroviari", i dati sono stati desunti dalle Relazioni di RFI aggiornate al 31.12.2025. Per il CIS "stradale", i dati sono tratti dall'aggiornamento fornito da ANAS al 31.12.2025.

TAVOLA IV.1.1: CIS INFRASTRUTTURALI (MILIONI DI EURO)

CIS Ferroviari/ANAS	Numero interventi	Dotazione finanziaria	Avanzamento spesa
Direttrice Ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto	25	8.463,00	4.788,30
Direttrice Ferroviaria Messina - Catania - Palermo	12	12.048,00	3.310,00
Direttrice Ferroviaria Salerno - Reggio Calabria	5	874,98	512,50
Itinerario stradale Sassari-Olbia	16	826,05	667,92
TOTALE	58	22.212,03	9.278,72

Fonte: elaborazione DPCoe su dati al 31/12/2025

La dotazione finanziaria complessiva (22,2 miliardi di euro) è concentrata principalmente sulle direttrici ferroviarie "Napoli-Bari-Lecce-Taranto" (38 per cento) e "Messina - Catania - Palermo" (54 per cento). In termini di spesa sostenuta, in rapporto alla dotazione finanziaria, la direttrice Napoli-Bari-Lecce-Taranto ha raggiunto il 56,6 per cento, la direttrice Messina - Catania - Palermo il 27,4 per cento, la direttrice Salerno - Reggio Calabria il 58,6 per cento.

Per quanto concerne invece l'itinerario stradale Sassari-Olbia, la spesa ha raggiunto l'80,8 per cento

Relativamente alla direttrice Napoli-Bari-Lecce-Taranto, si precisa che, inizialmente, le risorse programmate nell'ambito del CIS ammontavano complessivamente a 7.945,45 milioni di euro e che, attualmente, al 31.12.2025, le risorse sono pari a 8.463,00 milioni di euro.

Anche per la direttrice Messina - Catania - Palermo si registra un incremento della dotazione finanziaria che passa dagli iniziali 10.175,2 milioni di euro agli attuali 12.048,00 milioni di euro.

Riguardo alla direttrice Salerno - Reggio Calabria, le cui risorse iniziali ammontavano complessivamente a 782,61 milioni di euro, la dotazione complessiva si attesta attualmente a 874,98 milioni di euro.

Relativamente al CIS dedicato all'itinerario stradale Sassari-Olbia, inizialmente le risorse programmate ammontavano complessivamente a 930,65 milioni di euro per la realizzazione di 14 interventi. Al 31 dicembre 2025 il CIS si compone di 16 interventi, con una dotazione finanziaria complessiva di 826,05 milioni di euro.

CIS Territoriali

La tavola di seguito riportata dettaglia per ogni CIS territoriale: la data di sottoscrizione, il numero di interventi, la dotazione finanziaria e la fonte di finanziamento.

Anche in questo caso, la nuova governance introdotta dal DM 9 gennaio 2025 (art. 3) prevede per quattro CIS territoriali sottoscritti (Matera, Centri storici di Cosenza, Napoli, Palermo) una modalità di attuazione semplificata, ovvero per essi non si applicano le nuove disposizioni di governance istitutive di TIP, CAS e RUC, restando fermi gli obblighi di monitoraggio da parte dei soggetti attuatori.

TAVOLA IV.1.2: CIS TERRITORIALI (MILIONI DI EURO)

Regione	CIS	Data sottoscrizione	Interventi (n.)	Dotazione finanziaria	Fonte finanziamento
Basilicata	MATERA*	26/09/17	18	34,63	- FSC 2014-2020 (Legge 205/2017 art. 1 co. 574) - FSC 2014-2020 Regione Basilicata - Bando Periferie (Delibera CIPE 2/2017) - Legge 208/2015 art. 1 co. 345 e co. 347 - POR FESR Basilicata 2014 – 2020 - Legge 172/2017, art. 17, c. 2
Calabria	COSENZA CENTRO STORICO*	04/02/21	20	90	PSC Cultura – FSC 2014-2020 (Delibera CIPE 10/2018)
	CALABRIA SVELARE BELLEZZA	22/09/22	110	226,97	Risorse FSC 14-20 (Delibera CIPESS 30 del 2022) - Risorse FSC 14-20 del PSC MIT
	CALABRIA VOLARE	23/12/22	29	222,28	- PSC Regione Calabria (Delibera 14/2021) - Risorse Sacal S.p.A
Campania	NAPOLI-CENTRO STORICO*	15/10/21	11	94,9	- PSC Cultura – FSC 2014-2020 (Delibera CIPE 10/2018) - POC Regione Campania
	TERRA DEI FUOCHI	26/01/22	68	201,53	Risorse FSC 14-20 (Delibera CIPESS 02/2022 e 32/2022)
	VESUVIO POMPEI NAPOLI	17/05/22	45	287,85	- Risorse FSC 14-20 (Delibera CIPESS 29/2022) - Risorse PSC Cultura
Lazio - Marche - Umbria - Abruzzo	AREE SISMA	14/09/21	49	160	- Risorse FSC 21-27 (Delibera CIPESS 66/2021) - Risorse commissario
Lazio	ROMA	06/07/22	15	200	- Risorse FSC 2021/2027: 200 milioni di euro per interventi "Prima Fase" (Delibera CIPESS 33/2022)
	VENTOTENE	03/08/17	5	80	-Risorse FSC 2014-2020 (Delibera CIPE n. 3 del 2016) e FSC 2021 – 2027 (Delibera CIPESS 83/2024)
Molise	MOLISE	11/10/19	52	270,04	- FSC 2014-2020 (Delibera CIPE 27/2019) e PSC Regione Molise, Programma Straordinario " La periferia come centro" (DPCM 25/05/2016) - PNRR - M5C2- 2.1 (rigenerazione urbana) - Fondo Opere Indifferibili - Fondi Comune di Campobasso

TAVOLA IV.1.2: CIS TERRITORIALI (MILIONI DI EURO)

Regione	CIS	Data sottoscrizione	Interventi (n.)	Dotazione finanziaria	Fonte finanziamento
Puglia	BRINDISI LECCE COSTA ADRIATICA	28/06/22	37	183,81	Risorse FSC 14-20 (Delibera CIPESS 31/2022)
	CAPITANATA	13/08/19	45	290,43	- FSC 2014 -2020 (Delibera CIPE 26/2019) - PSC Regione Puglia - Fondi Ministero Interno
	TARANTO	30/12/15	151	1.568,45	- Risorse FSC vari cicli - FESR - Risorse nazionali
Sicilia	PALERMO CENTRO STORICO*	05/07/2021	17	90	PSC Cultura – FSC 2014 - 2020 (Delibera CIPE 10/2018)
TOTALE			672	3.727.08	

* CIS in modalità di attuazione semplificata
Fonte: elaborazione DPCoe su dati al 31/12/2025

Di seguito il riepilogo degli 11 CIS territoriali in attuazione non semplificata (ex DM 9 gennaio 2025) con lo stato di nomina dei relativi RUC alla data attuale (aprile 2026).

TAVOLA IV.1.3: CIS TERRITORIALI IN ATTUAZIONE NON SEMPLIFICATA (MILIONI DI EURO)

Regione	CIS	Data di stipula	N. interv.	Costo Ammesso FSC	Nota sulla governance
Calabria	SVELARE BELLEZZA	22/09/22	110	226,97	RUC DA NOMINARE
	VOLARE	23/12/22	29	154,88	RUC DA NOMINARE
Campania	TERRA DEI FUOCHI	26/01/22	68	200,57	RUC DA NOMINARE
	VESUVIO NAPOLI POMPEI	17/05/22	45	287,50	Arch. Francesco Alessandria
Lazio	CIS ROMA	06/07/22	15	200,00	RUC DA NOMINARE
	VENTOTENE	03/08/17	5	80,00	Dott. Giuseppe Francesco Maria Marinello
Lazio - Marche - Umbria - Abruzzo	AREE SISMA 2016	14/09/21	49	100,00	Sen. Guido Castelli - Commissario straordinario ricostruzione Sisma 2016
Molise	MOLISE	11/10/19	52	245,01	RUC DA NOMINARE
Puglia	BRINDISI LECCE	28/06/22	37	183,79	Avv. Francesco Bruni
	CAPITANATA	13/08/19	45	289,52	Avv. Nicola Gatta
	TARANTO	30/12/15	151	810,58	Avv. On. Dario Iaia
TOTALE			606	2491,31	

Fonte: elaborazione DPCoe su dati al 31/12/2025

Per alcuni CIS territoriali il DPCoe ha inoltre promosso presso il CIPESS l'approvazione di una delibera al fine di prorogare e di riordinare i previgenti termini, oltrepassati i quali sarebbero decaduti dal finanziamento di fonte FSC

quegli interventi che non avrebbero conseguito l'obbligazione giuridicamente vincolante principale (OGV) entro tre anni dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della delibera di assegnazione delle risorse.

La Delibera CIPESS del 27 marzo 2025, n. 15 (cfr. GURI del 16 luglio 2025, n. 163) ha prorogato al 31 dicembre 2026 il termine per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV), per gli interventi ricompresi nei CIS finanziati con le delibere CIPESS: n. 85 del 2021, n. 2 del 2022, n. 29 del 2022, n. 30 del 2022, n. 31 del 2022, n. 32 del 2022 (a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione - FSC 2014 - 2020) e con la Delibera n. 33 del 2022 (a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione - FSC 2021-2027) precisando, altresì, che detto termine debba essere riferito alla data di stipula del contratto di appalto di lavori e/o servizi da cui ogni singolo intervento è principalmente connotato. La tavola sottostante illustra il numero degli interventi coinvolti (in totale 275), l'importo del finanziamento FSC ed il corrispondente valore di costo totale ammesso pari a 1.066,43 milioni di euro.

TAVOLA IV.1.4: CONTRATTI ISTITUZIONALI DI SVILUPPO OGGETTO DELLA DELIBERA CIPESS N.15 DEL 2025 (MILIONI DI EURO)

Risorse FSC	Regione	CIS	n. interventi	Costo Ammesso FSC (in euro)	Delibera CIPESS di assegnazione risorse
2014-2020	Calabria	CIS Svelare Bellezza	110	226,97	n. 30/2022
	Campania	CIS Terra dei Fuochi	68	200,63	n.2/2022 e n. 32/2022
		CIS Vesuvio Napoli Pompei	31	214,44	n. 29/2022
	Puglia	CIS Brindisi Lecce Costa Adriatica	37	183,81	n. 31/2022
		CIS Taranto	14	40,58	n.85/2021
2021-2027	Lazio	CIS Roma	15	200,00	n. 33/2022
TOTALE			275	1066,43	

Fonte: elaborazione DPCoe su dati al 31/12/2025

Al fine di monitorare lo stato di avanzamento degli interventi oggetto della Delibera CIPESS n.15/2025 (con termine ultimo per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti disposto al 31 dicembre 2026), il DPCoe ha avviato un'azione di monitoraggio rafforzato volta a scongiurare il rischio di non conseguimento della stipula del contratto d'appalto da parte dei beneficiari entro il termine suddetto, pena la revoca dei finanziamenti assegnati. I beneficiari interessati sono stati invitati, con comunicazioni formali inviate a mezzo pec, a verificare in modo continuativo il cronoprogramma relativo alle fasi progettuali e alla fase di affidamento lavori, in modo da conformarsi a rispettare le seguenti date target indicative:

- approvazione del Progetto Esecutivo o del Progetto di fattibilità tecnico economica PFTE per indizione gara lavori/appalto integrato entro maggio 2026;
- pubblicazione del bando di gara per l'affidamento dei lavori o dell'appalto integrato entro giugno 2026;
- aggiudicazione della gara lavori o di appalto integrato entro ottobre 2026, per garantire i tempi di *stand still*.

IV.2. STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE - SNAI

La Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) è stata impostata in occasione del ciclo di programmazione coesione 2014-2020 allo scopo di offrire una cornice strategica per il sostegno e lo sviluppo di aree non urbane in declino o a rischio demografico, ma il cui presidio attivo di comunità è cruciale per la tenuta complessiva del territorio sotto il profilo idrogeologico, paesaggistico e dell'identità culturale.

Per contrastare il declino demografico e rilanciare lo sviluppo e i servizi di queste aree la Strategia opera attraverso due classi di azioni: progetti di sviluppo locale, finanziati principalmente dai fondi europei, ed interventi di adeguamento e miglioramento dei servizi essenziali, a valere su risorse nazionali.

Lo sviluppo di questi territori, insieme alla possibilità stessa di insediamento di nuove attività economiche e di creazione di opportunità di crescita e di lavoro, è infatti strettamente correlato al miglioramento dell'offerta qualitativa e quantitativa dei servizi essenziali (istruzione, salute e mobilità), che ne rappresenta dunque una preconditione.

Le Aree Interne selezionate nella programmazione 2014-2020 sono state n.72 da Nord a Sud Italia, per un totale di 2 milioni di abitanti e circa il 17 per cento della superficie nazionale.

La fase di definizione dei 72 Accordi di Programma Quadro (APQ) attuativi dei documenti strategici d'area si è definitivamente conclusa al 31 dicembre 2021 con le ultime sottoscrizioni. Conseguentemente gli interventi individuati anche negli ultimi APQ hanno potuto avviare la fase attuativa rivolta al potenziamento sia dei servizi pubblici essenziali di contrasto allo spopolamento sia ai percorsi di sviluppo economico previsti dai territori. Complessivamente, a seguito degli ultimi aggiornamenti delle dotazioni disponibili per la SNAI 2014-2020, i finanziamenti dei progetti nei 72 APQ ammontano a circa 1.250 milioni di euro di cui, al 31 dicembre 2025. Rispetto alla dotazione originariamente prevista dagli APQ sottoscritti, pari a 1.200,7 milioni di euro, il valore programmatico aggiornato, ancora in fase di ultimo assestamento, vede un incremento complessivo di circa il 4 per cento cui si accompagna uno spostamento significativo di fondi dalla componente europea a quella nazionale, anche per effetto delle diverse misure straordinarie di riprogrammazione volte a fronteggiare l'emergenza da Covid-19 e a sostenere il Regolamento UE n. 795/2024 relativo alla piattaforma STEP. Da segnalare anche un rafforzamento del ruolo del cofinanziamento della Strategia da fonti regionali, locali e da fonti private, in particolare per Sardegna e Valle d'Aosta.

Con riferimento allo stato di attuazione delle risorse programmatiche sopra richiamate, nel corso del 2025 è stata avviata un'intensa attività, tuttora in corso, di confronto con tutte le Amministrazioni titolari della Strategia, per l'allineamento e la verifica dei dati di monitoraggio al fine di migliorare in modo significativo la completezza, la coerenza e la qualità delle informazioni disponibili.

La Tavola che segue riporta una stima previsionale dell'attuazione della SNAI 2014-2020 per fonte finanziaria alla data del prossimo 30 giugno 2026, elaborata a partire dai dati del Sistema Nazionale di Monitoraggio integrati con informazioni acquisite extra-Sistema su singoli progetti. La stima si basa sull'ipotesi del pieno assorbimento delle risorse europee, come già certificate dall'Italia e rilevate a livello complessivo in monitoraggio per i diversi programmi che hanno finanziato anche interventi della SNAI, e su un tendenziale incremento di impegni e pagamenti

delle altre fonti nazionali, regionali e locali che sostengono la Strategia rispetto a quanto disponibile nel Sistema a fine 2025.

TAVOLA IV.2.1: LE RISORSE FINANZIARIE DELLA PROGRAMMAZIONE 2014-2020 CON STIME DI ATTUAZIONE AL 30 GIUGNO 2026 (MILIONI DI EURO E %)

Fondo	Programmato	Impegni	Pagamenti	Impegni/ programmato	Pagamenti/ programmato
FESR	292,9	292,9	292,9	100,0%	100,0%
FSE	44,1	44,1	44,1	100,0%	100,0%
FEAMP	0,4	0,4	0,4	100,0%	100,0%
FEASR	208	208	208	100,0%	100,0%
Risorse statali CIPESS	331,1	197,3	81,2	59,6%	24,5%
di cui Del. CIPE 9 del 2015, 43 del 2016, 80 del 2017, 52 del 2018	269,7				
di cui Del. CIPESS n. 41 del 2022	21,6				
di cui Prevenzione incendi boschivi (Del. CIPESS n. 8 del 2022)	39,8				
FSC regionale	184,5	57,9	19,3	31,4%	10,5%
POC	92	60,1	35,8	65,3%	38,9%
Altro pubblico (regionali, comunali, ASL, ecc.)	74,3	69,7	24,3	93,8%	32,7%
Altro privato	19	3	0,5	15,8%	2,6%
Subtotale delle risorse europee	545,4	545,4	545,4	100,0%	100,0%
Subtotale delle risorse nazionali	700,8	388	161,1	55,4%	23,0%
TOTALE	1.246,24	933,37	706,48	74,9%	56,7%

Fonte: elaborazione DPCoe su dati del Sistema nazionale di monitoraggio e rilevazioni extra-Sistema

Per il ciclo 2021-2027, il processo di selezione delle nuove aree interne si è concluso a settembre 2022 con la selezione di 43 nuove aree, finanziabili con le risorse nazionali disponibili (cui si aggiungono le risorse europee o del bilancio regionale), e di ulteriori 13 nuove aree individuate dalle Regioni, che beneficiano delle risorse dei rispettivi Programmi europei regionali, per un totale di 56 nuove aree interne, che complessivamente coinvolgono 778 Comuni e in cui risiede una popolazione pari ad oltre 2 milioni di abitanti.

Delle 72 aree SNAI del ciclo 2014-2020, le Regioni hanno inizialmente confermato l'inserimento nei programmi regionali europei 2021-2027 di n. 67 aree, diventate n.71 a novembre 2025, a seguito della conferma anche delle 4 aree interne del Piemonte. L'unica area non confermata risulta essere quella della Valtellina. Complessivamente, sono pertanto 127 le aree-progetto del ciclo di Programmazione 2021-2027.

L'articolo 7 del decreto-legge n. 124/2023 rafforza il ruolo strategico della SNAI introducendo le modalità di scelta, selezione e proposta sui temi delle aree interne. In particolare, è stata istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri una Cabina di regia per lo sviluppo delle aree interne, organo politico incaricato di garantire efficacia e sostenibilità della Strategia in coerenza con la programmazione 2021-2027. Tra i suoi compiti principali vi è l'approvazione del Piano strategico per

lo sviluppo delle aree interne (PSNAI), che definisce priorità e ambiti di intervento (soprattutto istruzione, mobilità e servizi socio-sanitari) e orienta l'utilizzo delle risorse nazionali, in coordinamento con PNRR e fondi europei.

Il PSNAI, definito attraverso un percorso di consultazione pubblica e partecipazione, che ha coinvolto i diversi livelli istituzionali e gli attori rilevanti, contribuendo anche alla definizione della nuova governance della Strategia, è stato condiviso con i membri della Cabina di Regia e approvato nella seduta del 9 aprile 2025. Successivamente, la Delibera CIPESS n. 31 del 23 luglio 2025 (pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 22 ottobre 2025) ha disciplinato le modalità operative, stabilendo che le Regioni debbano presentare le Strategie d'Area entro sei mesi dall'approvazione del Piano (ossia entro il 9 ottobre 2025) e che, nei successivi sessanta giorni, si proceda alla sottoscrizione degli Accordi di Programma Quadro. Al fine di accelerare le procedure e snellire il procedimento, per il periodo di programmazione 2021-2027 si sta procedendo all'implementazione di una piattaforma informatica di gestione degli APQ delle Aree interne.

Il Dipartimento per le politiche di coesione ha garantito lo svolgimento delle attività necessarie all'istruttoria tecnica, condotta dal Comitato Tecnico per le Aree Interne, per l'approvazione delle Strategie d'Area relative alle proposte progettuali trasmesse. Le prime Strategie sono state approvate dalla Cabina di regia nei primi mesi del 2026. Questo percorso riguarda le 43 Aree interne finanziate con risorse nazionali, segnando un passaggio fondamentale per l'attuazione della nuova fase della Strategia.

Nella seduta della Cabina di regia per lo sviluppo delle Aree interne del 31 luglio 2025 è stata espressa la volontà di destinare nuove risorse ai Comuni interni ed è stata inoltre richiesta ai componenti la presentazione di proposte per la destinazione delle risorse. Coerente con le proposte di intervento pervenute è stato definito e pubblicato il 31 dicembre 2025 un Avviso dedicato alle aree interne a maggiore rischio sismico. L'iniziativa è stata sviluppata congiuntamente dal Dipartimento per le politiche di coesione e dal Dipartimento Casa Italia. L'Avviso mira a sostenere i Comuni periferici ed ultraperiferici, anche non inclusi nella SNAI, attraverso interventi di messa in sicurezza di edifici pubblici, elisuperfici e infrastrutture stradali nelle zone sismiche 1 e 2. Con una dotazione di 200 milioni di euro, l'obiettivo dell'Avviso è quello di ridurre il rischio sismico, contrastare la marginalizzazione e rafforzare la resilienza dei territori. È in corso di finalizzazione lo sviluppo di una piattaforma informatica per la gestione delle domande.

In data 14 ottobre 2025 è stata inoltre pubblicata in Gazzetta Ufficiale la Delibera del CIPESS n.32 del 23 luglio 2025 che ha formalizzato il riparto di 40 milioni di euro stanziati con decreto-legge 8 settembre 2021, n. 120, relativi all'annualità 2023 per il finanziamento di interventi volti alla prevenzione e al contrasto degli incendi boschivi nelle Aree Interne del Paese. Tale Delibera prevede che entro 90 giorni dalla data di pubblicazione (quindi entro il 12 gennaio 2026), le Regioni e le Province autonome di riferimento delle 56 Aree 2021-2027 comunichino al Dipartimento per le politiche di coesione gli interventi selezionati. Su tale materiale il Dipartimento sta svolgendo una attività istruttoria, in analogia a quanto già avvenuto con gli interventi a valere sulle stesse risorse (annualità 2022) della Delibera del CIPESS n. 8/2022, cui beneficiarie erano le Aree della programmazione 2014-2020.

IV.3. ZONE LOGISTICHE SEMPLIFICATE - ZLS

Le Zone Logistiche Semplificate (ZLS) sono state introdotte nel nostro ordinamento dall'art. 1, commi da 61 a 65-bis, legge 27 dicembre 2017, n. 205 - legge di bilancio per il 2018 - con l'obiettivo di favorire, attraverso semplificazioni amministrative ed agevolazioni di carattere fiscale e doganale, la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle Regioni più sviluppate così come individuate dalla normativa europea¹¹.

Ai fini del superamento dell'emergenza conseguente al crollo del ponte Morandi e per favorire la ripresa delle attività economiche colpite direttamente o indirettamente dall'evento, l'art. 7, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (c.d. "decreto Genova") - convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 - ha disposto l'istituzione *ex lege* della ZLS "Porto e Retroporto di Genova".

Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 marzo 2024, n. 40 - rubricato "Regolamento di istituzione di Zone logistiche semplificate (ZLS) ai sensi dell'art. 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205" - disciplina le procedure di istituzione delle ZLS delle Regioni più sviluppate, le modalità di funzionamento e di organizzazione nonché le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione.

Secondo il d.P.C.M. n. 40/2024:

- ciascuna delle Regioni più sviluppate può istituire una ZLS, a patto che sia presente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete TEN-T ovvero un'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84; qualora in una delle citate Regioni ricadano più AdSP, e nell'ambito di una delle dette Autorità rientrino scali siti in Regioni differenti, la Regione è autorizzata ad istituire una seconda ZLS, il cui ambito ricomprenda, tra le altre, le zone portuali e retroportuali relative all'AdSP che abbia scali in Regioni differenti;
- la ZLS può includere anche aree della medesima Regione non territorialmente adiacenti all'area portuale purché sussista un nesso economico funzionale, inteso come la presenza, o il potenziale sviluppo, di attività economico-produttive e/o di adeguate infrastrutture di collegamento tra le aree interessate;

¹¹ Il quadro normativo comunitario che definisce gli obiettivi e gli strumenti finanziari di intervento per il nuovo ciclo di programmazione 2021-2027 è delineato dal Regolamento (UE) n. 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021, recante disposizioni comuni su otto Fondi europei, tra cui quelli specificatamente destinati alla politica di coesione; la Decisione di esecuzione (UE) n. 2021/1130 della Commissione del 5 luglio 2021, definisce l'elenco delle regioni ammissibili al finanziamento del Fondo europeo di sviluppo regionale e del Fondo sociale europeo Plus nonché degli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione per il periodo 2021-2027. A seconda del prodotto interno lordo (PIL), si distinguono: a) Regioni meno sviluppate, con un PIL pro capite inferiore al 75% della media comunitaria; b) Regioni in transizione, con un PIL pro capite compreso tra il 75% e il 100% della media comunitaria; c) Regioni più sviluppate, con un PIL pro capite superiore al 100% della media comunitaria. Per l'Italia, in base alla Decisione (UE) n. 2021/1130, distinguiamo: a) Regioni meno sviluppate: Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna; b) Regioni in transizione: Abruzzo, Umbria e Marche; c) Regioni più sviluppate: restanti Regioni del centro-nord.

- la ZLS è composta da territori quali porti, aree retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, piattaforme logistiche e interporti, e non può comprendere zone residenziali;
- una Regione in cui non sia presente alcuna area portuale e un'altra Regione in cui sia presente almeno un'area portuale possono presentare congiuntamente istanza di istituzione di una ZLS; una Regione in cui non sia presente alcuna area portuale può chiedere di essere associata ad una ZLS già istituita;
- per ciascuna Regione l'area destinata alle ZLS non può eccedere la superficie massima indicata per Regione nell'Allegato 1 al d.P.C.M. n. 40/2024; in ogni caso resta fermo che l'area complessivamente a disposizione per l'istituzione di ZLS nelle Regioni coinvolte non può eccedere la sommatoria delle superfici previste dal citato Allegato 1.

Il Presidente della Regione, o congiuntamente i Presidenti delle Regioni in caso di ZLS interregionale, sentiti i sindaci delle aree interessate, trasmettono la proposta di istituzione della ZLS al Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione. La proposta è corredata dal Piano di sviluppo strategico (PSS) che contiene i criteri e gli obiettivi di sviluppo perseguiti dallo stesso, le forme di coordinamento, ove necessarie, con la pianificazione strategica portuale, e con la programmazione regionale, nonché, a titolo esemplificativo:

- la documentazione identificativa delle aree, con evidenziazione di quelle ricadenti nell'area portuale, nonché di quelle ammesse ai benefici ai sensi della Carta degli aiuti di stato a finalità regionale;
- l'elenco delle infrastrutture, ivi comprese le infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti;
- un'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della ZLS;
- una relazione illustrativa del PSS, corredata di dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che si intendono promuovere all'interno della ZLS, le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare, e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale;
- l'individuazione delle eventuali semplificazioni amministrative, ulteriori rispetto a quelle previste dalla legge, che la Regione intende adottare per favorire le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZLS;
- l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla Regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge.

L'istruttoria sulla proposta di istituzione della ZLS è curata dal Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri, che verifica la completezza del PSS ed acquisisce le valutazioni di competenza del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), con particolare riguardo agli aspetti fiscali e doganali, e quelle di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), con particolare riguardo all'adeguatezza dei profili infrastrutturali.

Il Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione, sulla base dell'istruttoria, può richiedere, ai fini dell'approvazione, integrazioni o modifiche al PSS.

La ZLS è istituita con d.P.C.M., da adottare su proposta del Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta della Regione interessata; il decreto istitutivo fissa altresì la durata della ZLS in relazione agli investimenti e alle attività di sviluppo di impresa di cui al Piano di sviluppo strategico che non può, comunque, essere inferiore a sette anni e superiore a quattordici, prorogabile fino a un massimo di ulteriori sette anni, su richiesta delle Regioni interessate sulla base dei risultati del monitoraggio.

Al 31 dicembre 2025 risultano istituite:

- ZLS Veneto - “Porto di Venezia-Rodigino”, con d.P.C.M. del 5 ottobre 2022;
- ZLS Emilia-Romagna, con d.P.C.M. del 10 ottobre 2024;
- ZLS Genova - “Porto e Retroporto di Genova”, con art. 7, comma 1, del decreto-legge n. 109/2018;
- ZLS Toscana, con d.P.C.M. del 25 novembre 2024;
- ZLS Lombardia, con d.P.C.M. del 27 dicembre 2024;
- ZLS Friuli-Venezia Giulia, con d.P.C.M. del 3 febbraio 2025;
- ZLS Lazio, con d.P.C.M. del 17 novembre 2025.

Con riferimento alla governance, gli organi di governo della ZLS sono:

- il Comitato di indirizzo - soggetto per l'amministrazione della ZLS - con funzioni di impulso, gestione e coordinamento. È istituito con d.P.C.M. su proposta del Presidente della Regione ed è composto da:
 - il Presidente della Regione o suo delegato, che lo presiede. In caso di ZLS interregionale, la presidenza è assegnata a uno dei Presidenti delle Regioni interessate o a un loro delegato, individuato nel Piano strategico;
 - il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP);
 - un rappresentante del Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri;
 - un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT);
 - un rappresentante del Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT);
 - un rappresentante dei Consorzi di sviluppo industriale, laddove esistenti;
 - un rappresentante della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura (CCIAA)¹²;
 - il Presidente della Provincia o delle Province ricomprese, in tutto o in parte, nella ZLS, in qualità di uditore, o suo delegato;
 - i Sindaci dei Comuni ricompresi nella ZLS, in qualità di uditori, o loro delegati.
- la Cabina di regia, istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con compiti di coordinamento generale delle politiche in ambito ZLS.

¹² Per promuovere e sostenere lo sviluppo delle attività economico-produttive nelle ZLS, l'art. 12, comma 10-bis del decreto-legge 14 marzo 2025, n. 25 - convertito con modificazioni dalla legge 9 maggio 2025, n. 69 - ha integrato la composizione del Comitato di indirizzo delle ZLS con un rappresentante della CCIAA.

I progetti inerenti alle attività economiche ovvero all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche all'interno della ZLS, non soggetti a segnalazione certificata di inizio d'attività (SCIA) o a comunicazione, sono soggetti ad autorizzazione unica (AU-ZLS), nel rispetto delle normative vigenti in materia di valutazione di impatto ambientale.

L'AU-ZLS, ove necessario, costituisce variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale.

Fatto salvo quanto previsto dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche ed in materia di opere ed altre attività ricadenti nella competenza territoriale delle AdSP e degli aeroporti, le opere per la realizzazione di progetti infrastrutturali nella ZLS da parte di soggetti pubblici e privati sono ritenute di pubblica utilità, indifferibili ed urgenti.

Nel procedimento di AU-ZLS confluiscono tutti gli atti di autorizzazione, assenso e nulla osta comunque denominati, previsti dalla vigente legislazione in relazione all'opera da eseguire, al progetto da approvare o all'attività da intraprendere nell'area ZLS. La domanda di autorizzazione è presentata allo sportello unico individuato dalla Regione, ovvero, nelle more della sua istituzione, al SUAP territorialmente competente, che la trasmette all'Autorità competente al rilascio, individuata dalla Regione, che provvede in esito ad apposita conferenza di servizi, in applicazione degli artt. 14-bis e s.s. della legge 7 agosto 1990, n. 241.

Le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale in tutta l'area ZLS, usufruiscono, altresì, delle seguenti misure di semplificazione:

- sono ridotti di 1/3 i termini di cui:
 - agli artt. 2 e 19 della legge n. 241/1990;
 - al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA);
 - al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013, n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA);
 - al codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica;
 - al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia;
 - alla legge n. 84/1994, in materia di concessioni demaniali portuali.
- fatto salvo quanto previsto dall'articolo 38 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, con riguardo alla localizzazione ed alla approvazione del progetto delle opere, eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta, comunque denominati, la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso di competenza di più amministrazioni sono adottati ai sensi dell'art. 14-bis della legge n. 241/1990; i termini ivi previsti sono ridotti della metà e sono altresì ridotti alla metà i termini di cui all'art. 17-bis, comma 1, della legge n. 241/1990;
- i termini di cui ai punti precedenti previsti per il rilascio di autorizzazioni, approvazioni, intese, concerti, pareri, concessioni, accertamenti di conformità

alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, nulla osta ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, delle amministrazioni centrali, nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie sono da considerarsi perentori e, decorsi inutilmente tali termini, gli atti si intendono resi in senso favorevole;

- su proposta di ciascun Comitato di indirizzo, possono essere istituite, con determinazione del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli da adottare entro sessanta giorni dalla proposta stessa, zone franche doganali intercluse ai sensi del Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 ottobre 2013.

Con riferimento allo strumento Credito d'imposta ZLS, l'art. 3, comma 14-octies, del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202 - convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2025, n. 15 - ha prorogato al 2025 il credito d'imposta di cui all'art. 13, comma 1, del decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60 - convertito con modificazioni dalla legge 4 luglio 2024, n. 95: il contributo, concesso nel limite di spesa complessivo di 80 milioni di euro per l'anno 2025, si applica in relazione agli investimenti realizzati dal 1° gennaio 2025 al 15 novembre 2025, relativi all'acquisizione di beni strumentali destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono impiantate nelle ZLS istituite, limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'art. 107, par. 3, lett. c) del TFUE e nella misura massima consentita dalla Carta di aiuti a finalità regionale 2022-2027.

Ai sensi dell'art. 3 della legge 18 novembre 2025, n. 171, la predetta agevolazione è stata estesa anche alle zone delle Regioni Marche e Umbria ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'art. 107, par. 3, lett. c), del TFUE, in relazione agli investimenti in beni strumentali effettuati nel periodo dal 1° gennaio 2025 al 15 novembre 2025; per queste finalità, la dotazione finanziaria del credito d'imposta ZLS è stata incrementata, per il 2025, di 30 milioni di euro passando, dunque, da 80 a 110 milioni di euro.

TAVOLA IV.3.1: DATI RELATIVI ALLA FRUIZIONE DEL CREDITO D'IMPOSTA PER INVESTIMENTI NELLA ZLS - 2025 (MILIONI DI EURO)

Regioni	Numero di comunicazioni pervenute	Investimento complessivo	Credito di imposta complessivo	Di cui - Relativo a investimenti realizzati e fatturati	Di cui - Relativo a investimenti realizzati e non fatturabili
EMILIA-ROMAGNA	2	0,44	0,13	0,06	0,07
FRIULI-VENEZIA GIULIA	6	4,24	0,63	0,54	0,09
LIGURIA	10	6,21	1,27	0,55	0,72
LOMBARDIA	2	0,48	0,10	0,04	0,05
TOSCANA	25	21,13	5,05	3,78	1,27
VENETO	19	29,80	5,61	5,27	0,34
TOTALE	64	62,30	12,79	10,25	2,53

Fonte: elaborazione DPCoe al 31/12/2025

L'art. 1, comma 444, della legge 30 dicembre 2025, n. 199 - legge di bilancio 2026 ha disposto l'estensione del citato credito d'imposta al triennio 2026-2028, nel limite di spesa di 100 milioni di euro per ciascuno anno.

V. MONITORAGGIO, TRASPARENZA E VALUTAZIONE

V.1. IL MONITORAGGIO E LA TRASPARENZA

La supervisione e la tracciabilità delle politiche di coesione sono garantite dal Sistema Nazionale di Monitoraggio (SNM), gestito dall'Ispettorato Generale per i Rapporti con l'Unione Europea della Ragioneria Generale dello Stato (RGS-IGRUE), che raccoglie e analizza le informazioni di natura procedurale, fisica e finanziaria relative ai singoli interventi finanziati.

Per il periodo di programmazione 2021-2027, l'infrastruttura informatica di riferimento è stata individuata nella piattaforma ReGiS, la cui architettura è stata appositamente implementata e personalizzata per favorire la massima sinergia con la rendicontazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Al fine di supportare l'evoluzione tecnologica del SNM per l'attuale ciclo di programmazione, il Programma Nazionale Capacità per la coesione 2021-2027 ha stanziato risorse per due specifici interventi. L'obiettivo è duplice: da un lato, abilitare ReGiS quale gestionale locale per determinati programmi a titolarità europea; dall'altro, massimizzare l'interoperabilità del database centrale.

L'attuale conformazione del Sistema rappresenta il punto di arrivo di un percorso avviato nel ciclo 2000-2006. In quella prima fase l'osservazione era limitata alle sole risorse comunitarie, per poi essere estesa, a partire dal settennio 2007-2013, anche ai fondi di fonte nazionale. Pur articolandosi in differenti database, specifici per ogni ciclo di programmazione, l'impianto metodologico ha preservato la propria coerenza strutturale, garantendo la piena continuità delle informazioni rilevate nel tempo.

Sul fronte della trasparenza, il portale istituzionale OpenCoesione, che ricopre il ruolo di punto unico di accesso nazionale come indicato nell'Accordo di Partenariato in ottemperanza agli obblighi dettati dai regolamenti europei, pubblica i dati di più cicli di programmazione. Ciò consente di valutare lo sforzo complessivo delle policy nel lungo periodo mantenendo sempre la possibilità di effettuare approfondimenti sui singoli settenni a partire dal 2007-2013 e, per le sole risorse nazionali a titolarità regionale, dal 2000-2006. Con riferimento in particolare al ciclo di programmazione 2021-2027 attualmente in corso, nelle more della piena operatività del Sistema ReGiS per il monitoraggio delle politiche di coesione, nel corso del 2025 su OpenCoesione sono stati pubblicati i dati provenienti da una rilevazione extra-Sistema effettuata da RGS-IGRUE.

L'architettura del Sistema Nazionale di Monitoraggio assolve a una funzione conoscitiva essenziale, garantendo la tracciabilità di ogni singolo intervento che benefici, anche in misura minima, di risorse afferenti alle politiche di coesione, siano esse di fonte europea o nazionale. L'infrastruttura è configurata per fornire risposte puntuali ai diversi possibili quesiti analitici, fondamentali per la valutazione dell'efficacia delle policy. Nello specifico, il Sistema permette di monitorare lo stato di avanzamento e la conclusione dei progetti, la loro distribuzione geografica

e settoriale, nonché l'identità dei soggetti programmatori, aggiudicatari e dei beneficiari. Attraverso una rilevazione granulare dei costi e dei tempi di esecuzione, il Sistema Nazionale di Monitoraggio consente inoltre di ricostruire l'andamento storico degli investimenti e di verificare l'effettiva destinazione sul territorio delle risorse per le politiche di sviluppo. I dati amministrativi sull'attuazione di queste policy risultano determinanti per governare una realtà attuativa estremamente ampia, caratterizzata da programmi con un raggio d'azione che spazia da singoli interventi a centinaia di migliaia di progetti.

A testimonianza della mole di informazioni trattate e rese pubbliche, con riferimento ai dati al 31 dicembre 2025 sul portale OpenCoesione sono disponibili oltre 1,8 milioni di interventi per un volume finanziario complessivo che raggiunge circa 355 miliardi di euro di risorse pubbliche, interessando oltre 800.000 attori istituzionali e privati ed una profondità di analisi che supera le 200 variabili per ogni singolo progetto.

V.2. LA VALUTAZIONE

La politica di coesione investe nella valutazione dei risultati e degli effetti, come strumento essenziale per orientare le decisioni pubbliche, migliorare l'efficacia degli interventi e rafforzare la trasparenza nei confronti dei cittadini e del partenariato istituzionale ed economico-sociale.

In tale prospettiva, l'Osservatorio dei processi valutativi - oggi promosso e coordinato dal Nucleo per le politiche di coesione del Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri- rappresenta un sistema strutturato e permanente per la ricognizione, l'analisi e la condivisione delle valutazioni realizzate nell'ambito della politica di coesione.

L'attività principale dell'Osservatorio consiste nella rilevazione annuale delle valutazioni - concluse, in corso o in fase di avvio - condotte da Amministrazioni centrali, regionali e altri soggetti coinvolti nell'attuazione dei programmi cofinanziati. La valutazione è intesa come attività di ricerca originale sugli esiti o sulle caratteristiche di un intervento pubblico, finalizzata a formulare un giudizio e a supportare l'azione amministrativa. In linea con questa concezione, il questionario dell'Osservatorio rileva l'intero processo valutativo, dalla fase di definizione dell'oggetto e delle domande valutative, fino all'impiego dei risultati nella programmazione e attuazione delle politiche. Particolare attenzione è dedicata al coinvolgimento del partenariato, al presidio della qualità (mediante il coinvolgimento di gruppi tecnici di indirizzo e supervisione), alla trasparenza dei processi di affidamento e alla diffusione dei prodotti valutativi. La ricognizione annuale al 2025, che ha mantenuto un'impostazione coerente con le edizioni precedenti, ha permesso di consolidare una base informativa sempre più ampia, articolata e utile a mappare le dinamiche valutative, sostenere la circolazione delle evidenze prodotte e promuoverne l'utilizzo nella programmazione.

Le rilevazioni dell'Osservatorio, condotte nell'ambito del Sistema Nazionale di Valutazione (SNV), confluiscono in un database pubblico FAIR (*Findable, Accessible, Interoperable, Reusable*) con informazioni strutturate su 643 valutazioni riferite al

periodo gennaio 2016 - dicembre 2025, di cui 567 completate, 51 in corso e 25 in preparazione. Tali dati confermano la vitalità del sistema e il progressivo consolidamento dell'Osservatorio quale riferimento per una conoscenza strutturata e trasversale dei processi valutativi.

La distribuzione tematica delle valutazioni evidenzia una marcata concentrazione nelle aree a maggiore impatto sociale ed economico: Inclusione sociale e salute (217 valutazioni completate); Istruzione e formazione (203); Occupazione e lavoro (183); Ricerca e innovazione (176); Competitività delle imprese (170). Si tratta di ambiti prioritari per il ciclo 2021-2027, che riflettono l'attenzione crescente per le politiche a favore delle persone, dell'innovazione e della competitività territoriale.

Il Nucleo per le politiche di coesione (NUPC) contribuisce inoltre al rafforzamento del Sistema Nazionale di Valutazione e della Rete dei Nuclei, promuovendo strumenti condivisi per qualificare i processi valutativi e favorire l'utilizzo delle evidenze. In particolare, nell'ambito delle attività legate al sostegno della Rete dei Nuclei nel 2025 sono state elaborate specifiche *Linee Guida per un'efficace sintesi degli esiti delle valutazioni e per una loro maggiore disseminazione* e un *Vademecum per le procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento delle attività di valutazione*, finalizzati a migliorare, rispettivamente, la comunicazione dei risultati e la qualità delle procedure di affidamento.

Allegato II
Strategie per le infrastrutture,
la mobilità e la logistica

PAGINA BIANCA

INDICE

PREMESSA	87
I. LE LINEE PROGRAMMATICHE PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E PER L'EFFICIENTAMENTO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA.....	88
I.1 PER LO SVILUPPO DELLA QUALITA' DELL'ABITARE	89
I.2. PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA IDRICO	89
I.3. PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA integrato DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA	90
II. LA METODOLOGIA PER LA SELEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE: un <i>focus</i> specifico	91
II.1 LA RESILIENZA DEI SISTEMI DI TRASPORTO.....	91
II.2 IDENTIFICAZIONE DEI PERICOLI CLIMATICI.....	94
II.3 LA SENSIBILITA' AGLI EVENTI CLIMATICI ESTREMI.....	95
II.4 GLI INDICATORI DI ESPOSIZIONE AGLI EVENTI CLIMATICI ESTREMI	99
III. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO	101
III.1 I PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA	101
III.2 IL PIANO NAZIONALE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E PER LA SICUREZZA NEL SETTORE IDRICO	108
III.3 IL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA	113
III.3.1 LE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO TEN-T	113
III.3.2 IL PROGRAMMA CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) 2021-2027..	126
III.3.3 IL SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT)	128
III.4 LA DOMANDA DI TRASPORTO DEI PASSEGGERI E DELLE MERCI	139
III.5 L'ANDAMENTO DEL PNRR.....	154
IV. I FOCUS STRATEGICI.....	158
IV.1 IL PONTE SULLO STRETTO	158
IV.2 LA REVISIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI.....	160
IV.3 IL PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA STRADALE	162
IV.4 PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA (PSNPL)	166
IV.5 INTERPORTI E PIATTAFORME LOGISTICHE	170
IV.6 LA DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA	171
IV.7 IL PROGRAMMA DI SVILUPPO DEI SISTEMI DI MOBILITA' NELLE AREE URBANE.....	173
IV.8 IL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA: PROGRAMMI DI SVILUPPO E SCENARI FUTURI	175
V. CONCLUSIONI.....	177

APPENDICE I: LA RICOGNIZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI .	178
A.I.1 I PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA.....	178
A.I.2 I PROGRAMMI PER LO SVILUPPO DEL SETTORE IDRICO	184
A.I.3 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI	194
A.I.4 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS E LA VIABILITA' SECONDARIA..	199
A.I.5 I PIANI DI INVESTIMENTO PER LE AUTOSTRADE	203
A.I.6 LO SVILUPPO DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA.....	204
A.I.7 LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA'	224
A.I.8 LO SVILUPPO AEROPORTUALE	253
A.I.9 GLI INTERPORTI	255
A.I.10 LE CICLOVIE NAZIONALI	257

PREMESSA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I.1 PER LO SVILUPPO DELLA QUALITÀ DELL'ABITARE

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

- quella regolatoria, introducendo procedure più semplici e snelle, che favoriscano, a tutti i livelli, certezza dei tempi e qualità del risultato;
- quella programmatica, promuovendo una seria pianificazione degli spazi, per ottimizzare il consumo del suolo e favorire lo sviluppo residenziale anche delle aree più svantaggiate;
- quella finanziaria, accompagnando i Comuni e gli Enti territoriali, sul piano finanziario ma anche su quello amministrativo, nella realizzazione di investimenti pubblici o pubblico privati finalizzati ad accrescerne la capacità residenziale.

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

I.2. PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA IDRICO

A seguito del cambiamento del clima l'importanza di un **sistema idrico efficace ed efficiente** è primaria. La scarsità di piogge sta comportando difficoltà di ricarica degli acquiferi, inducendo a sua volta un ulteriore aumento della temperatura e rendendo imprescindibile l'adeguamento, il potenziamento e lo sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica.

In questo contesto, è stata istituita la **Cabina di regia per la crisi idrica**, con il DL 14 aprile 2023, n. 39 "Disposizioni urgenti per il contrasto della scarsità idrica e per il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche", convertito con modificazioni dalla L. 13 giugno 2023, n. 68.

Lo sviluppo di un sistema idrico, qualunque sia l'utilizzo della risorsa non può prescindere dallo sviluppo delle infrastrutture preposte al suo utilizzo, in tale contesto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita un ruolo di coordinamento strategico che si svolge in collaborazione con gli altri attori fondamentali per la definizione dei fabbisogni in alcuni settori puntuali, con particolare riferimento al MASE per la regolazione ambientale e la politica energetica, al MASAF per la pianificazione dei fabbisogni infrastrutturali irrigui, alle Autorità di Distretto dei Bacini Idrografici per la pianificazione delle risorse idriche su scala vasta e all'ARERA per la regolazione economica e i controlli dell'efficienza prestazionale nel settore idropotabile.

Con la L. 205/2017, art. 1, commi 516 e ss. e con la riforma conseguita nel PNRR e avviata con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito dalla legge n. 156 del 9/11/2021, si è posto rimedio all'assenza di un atto di pianificazione in materia di investimenti per la realizzazione, la manutenzione straordinaria, il potenziamento e/o il completamento di infrastrutture idriche a livello nazionale. Nel corso del 2024 è stato adottato, con DPCM 17 ottobre 2024, pubblicato in G.U. n. 302 del 17.12.2024, il "**Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**" (PNISSI), con l'obiettivo di aumentare significativamente l'accesso alla risorsa idrica complessiva, anche attraverso nuove modalità di ricognizione dei fabbisogni infrastrutturali e rinnovati criteri di selezione delle infrastrutture idriche. L'Allegato

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

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

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

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

Lo sviluppo del **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT)** continua ad essere di assoluta priorità nelle politiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche considerando la scadenza del 2026 per il completamento delle opere finanziate dal PNRR e dal Fondo complementare al PNRR, e con una particolare focalizzazione:

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

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

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

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

II.1 LA RESILIENZA DEI SISTEMI DI TRASPORTO

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ [indirizzi-per-la-verifica-climatica_e_allegato.pdf](#)

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

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

1. **L'identificazione dei pericoli climatici²** più rilevanti per le infrastrutture di trasporto, valutandone lo stato di pericolosità attuale e previsto, rispetto agli scenari selezionati di evoluzione delle emissioni di gas climalteranti (cosiddetti Representative Concentration Pathways, RCP³);
2. **L'analisi della vulnerabilità climatica** rispetto ai suddetti pericoli, costituita da un'analisi di sensibilità e di esposizione, laddove, in relazione al pericolo climatico considerato, la **sensibilità** dipende dalla tipologia infrastrutturale (strada, ferrovia, etc.) e l'**esposizione** dalla collocazione geografica dell'infrastruttura; ad esempio, l'esposizione al pericolo di frane o di sisma di una strada è valutata in funzione delle mappe di rischio idrogeologico e sismico del territorio nazionale.

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

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

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

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

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

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

II.2 IDENTIFICAZIONE DEI PERICOLI CLIMATICI

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

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

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

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

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

II.3 LA SENSIBILITA' AGLI EVENTI CLIMATICI ESTREMI

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

INFRASTRUTTURE STRADALI

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

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

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

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

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

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

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

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

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

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

II.4 GLI INDICATORI DI ESPOSIZIONE AGLI EVENTI CLIMATICI ESTREMI

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

Fattore Acqua

L'esposizione viene modellata considerando quattro hazard principali:

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

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

Fattore Temperatura

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

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

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

Fattore Vento

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

Fattore Masse Solide

Questo fattore comprende hazard prevalentemente legati a dinamiche geomorfologiche:

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

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

III. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

III.1 I PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA

L'edilizia sociale costituisce, con oltre 28 milioni di abitazioni, il 6% circa dello stock abitativo totale nei Paesi dell'OCSE e dell'Unione Europea non OCSE. Nei Paesi dell'Unione Europea, la popolazione spende per l'alloggio una percentuale media pari al 20% del proprio reddito, ma nel caso delle fasce di popolazioni economicamente più vulnerabili si arriva fino al 40%, condizione che genera situazioni di marginalità.

In Italia, secondo il Ministero dello sviluppo economico, gli edifici a destinazione d'uso residenziale risultano pari a 12,42 milioni, con quasi 32 milioni di unità abitative: di tale patrimonio, 750.000 sono case popolari e ospitano circa 2 milioni di persone: una percentuale inferiore alla media dei Paesi membri dell'Unione Europea.

Le famiglie che vivevano in alloggi di Edilizia Residenziale Pubblica (ERP) nel 2020 erano oltre 700.000 e il doppio di esse sono quelle che vivono in condizioni di disagio abitativo. Tale condizione di disagio è aggravata non solo in relazione alle condizioni di fragilità economica delle famiglie, che già hanno in disponibilità un alloggio, ma anche dall'insufficienza di alloggi pubblici. Nel 2018, circa 650.000 famiglie erano in lista di attesa per la disponibilità di un alloggio.

Si osserva, altresì, che oltre il 65% dei 12,42 milioni di edifici che rappresentano il parco edilizio nazionale di edilizia residenziale, ha più di 45 anni così da dover essere considerato un patrimonio obsoleto e vulnerabile rispetto agli standard in materia di efficientamento energetico o di adeguamento sismico, spesso anche non più utilizzabili a fini abitativi.

Da tali dati emerge una doppia esigenza: quella dell'aumento quantitativo di alloggi sociali e quella della riqualificazione del patrimonio esistente.

A tutto questo si aggiunge la necessità della compattazione della città, attraverso processi di rigenerazione urbana, al fine di recuperare alcune frazioni di suolo utilizzato.

Le politiche di incentivazione volte al miglioramento della qualità dell'abitare e all'edilizia residenziale hanno trovato in parte applicazione nei più recenti programmi ministeriali, anche in virtù della possibilità di finanziamento attraverso i fondi straordinari del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e dal Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al PNRR (PNC).

In questo contesto si collocano il Programma Nazionale Innovativo per la Qualità dell'Abitare (PINQuA) e il Programma ERP Sicuro Verde Sociale.

Entrambi i Programmi interessano luoghi caratterizzati da marginalità fisica e sociale, per i quali si richiedono interventi che affrontino, indistintamente, elementi puntuali o interi comparti urbani, con un approccio integrato, in piena coerenza con la "pratica dell'abitare", riguardando anche dotazioni e infrastrutture.

Infatti, i Programmi non interessano esclusivamente immobili residenziali, con interventi di efficientamento energetico e di miglioramento sismico, ma coinvolgono i servizi e le attrezzature, la qualità dell'ambiente urbano, l'accessibilità materiale e immateriale, l'attenzione alla dimensione dell'urbanità.

TABELLA III.1.1: PERCENTUALE DI ABITAZIONI IN SOCIAL HOUSING SUL TOTALE DELLO STOCK IMMOBILIARE IN EUROPA

PAESE	PERCENTUALE
Paesi Bassi	30,0
Austria	24,0
Danimarca	21,0
Gran Bretagna	17,6
Francia	16,5
Finlandia	12,0
Repubblica Ceca	9,0
Irlanda	8,9
Slovenia	6,0
Belgio	6,0
Norvegia	4,0
Italia	3,7
Slovacchia	3,0
Germania	3,0
Cipro	2,8
Bulgaria	2,6
Spagna	2,5
Estonia	2,0
Lussemburgo	1,0
Svezia	0,7
Grecia	0,0

Il Piano casa Italia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Normativa di riferimento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dotazione finanziaria del Piano casa Italia

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

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

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

La riforma urbanistica

L'impianto normativo che regola l'urbanistica in Italia, incardinato nella Legge n. 1150 del 17 agosto 1942 e nel D.M. n. 1444 del 2 aprile 1968, è oramai inadeguato ai più recenti (e futuri) modelli di sviluppo.

Gli interventi normativi più recenti non restituiscono uno scenario organico: per citarne alcuni, il D.L. n. 32 del 18 aprile 2019, noto come "Sblocca cantieri", mira alla riqualificazione di aree afflitte da degrado e alla riduzione del consumo di suolo; il D.L. 16 luglio 2020, n. 76, "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale", propone di superare molte delle limitazioni della normativa vigente impiegando un rigido percorso amministrativo; i Disegni di Legge 1131/2020, "Misure per la rigenerazione urbana", e 1981/2020, "Norme per la rigenerazione urbana", propongono l'istituzione di un Fondo Nazionale per la rigenerazione urbana con il compito di cofinanziare i bandi emanati a livello regionale. Il risultato è che l'attuale quadro normativo fornisce uno scenario frammentato e confuso.

Con l'obiettivo di affrontare una nuova riforma urbanistica, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta attivando una serie di azioni finalizzate all'elaborazione di uno strumento normativo in grado di riformulare gli obsoleti capisaldi che regolano la materia e le politiche di sviluppo urbano.

Il Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQuA) – descrizione e stato attuativo

Il PINQuA è stato istituito ai sensi del comma 437, articolo 1 della legge n. 160 del 27 dicembre 2019 ed è stato disciplinato ai sensi del Decreto Interministeriale n. 395 del 16 settembre 2020 promosso congiuntamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), competente per le politiche abitative, dal Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) e dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (MiBACT), e reso operativo dal Decreto Direttoriale n. 15870 del 17 novembre 2020.

Il Programma è stato adottato con l'obiettivo di "ridurre il disagio abitativo e insediativo, con particolare riferimento alle periferie" ovvero di sostenere e favorire lo sviluppo di interventi residenziali pubblici innovativi, capaci di innescare processi di recupero e riqualificazione di ambiti problematici dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

I progetti sono stati articolati in Progetti Ordinari, per un finanziamento massimo di 15 milioni di euro per singola richiesta, e Progetti Pilota ad Alto Rendimento, per un finanziamento massimo di 100 milioni di euro per singola richiesta. Oltre 140 amministrazioni pubbliche, tra Comuni capoluoghi di provincia o con oltre 60.000 abitanti (119 su 137), Città Metropolitane (12 su 14) e Regioni (13 su 19), hanno impegnato le proprie risorse a predisporre i progetti da trasmettere: entro i termini del 16 marzo e 15 aprile 2021 sono giunte richieste di finanziamento per 281 Proposte Ordinarie e 9 Progetti Pilota ad Alto Rendimento Pilota: 290 richieste di finanziamento, oltre 1.500 interventi per un totale di 4,6 miliardi di euro.

Per l'istruttoria delle proposte, con il Decreto n. 474 del 27 ottobre 2020, è stata istituita l'Alta Commissione che ha predisposto la graduatoria finale. Per la valutazione delle richieste è stata applicata una matrice che si basa su una serie di differenti criteri che si traducono in 6 serie di indicatori di impatti (ambientale, sociale, culturale, urbano-territoriale, economico-finanziario, tecnologico-processuale), a loro volta misurabili attraverso 33 indicatori: l'apporto economico di risorse private, la rispondenza alle politiche territoriali regionali, la sostenibilità ed efficienza energetica e la premialità al consumo di suolo zero hanno costituito alcune delle voci valutate.

La legge di bilancio 2021 e le successive disposizioni normative, compreso il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 6 agosto 2021, hanno destinato al programma un apporto finanziario a valere sui fondi PNRR, Missione 5 Componente 2, Investimento 2.3, un importo complessivo di € 2.800.000.000,00.

Al termine dell'istruttoria sono state dichiarate ammissibili a finanziamento 263 delle Proposte Ordinarie e 8 dei Progetti Pilota ad Alto Rendimento: tra queste, ai sensi del Decreto Ministeriale n. 383 del 7 ottobre 2021, sono stati finanziati 151 Proposte, poi aumentate a 161, e 8 Progetti Pilota per un totale di 2.820.007.519,85 €, di cui il 37,93% nelle Regioni settentrionali, il 21,95% nelle Regioni centrali e il 40,12% nelle Regioni del Mezzogiorno.

Tra gli aspetti innovativi più interessanti si segnala l'individuazione della "città pubblica" quale campo di lavoro prioritario per la rigenerazione urbana, la sfida per centinaia di Pubbliche Amministrazioni e professionisti a mettere in gioco le proprie competenze su più settori e livelli, la richiesta di accompagnare la trasformazione materiale con azioni immateriali e politiche di coesione che rendessero partecipi le comunità locali, la richiesta di consumo di suolo nullo e rispetto del Next Generation EU di "non arrecare danno significativo all'ambiente" (DNSH).

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

In appendice sono riportati i progetti ammessi a finanziamento e i target da raggiungere, nonché lo stato di attuazione del Programma.

Il Programma ERP Sicuro, verde e sociale – descrizione e stato attuativo

Il Programma "ERP Sicuro Verde Sociale", promosso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in collaborazione con il Dipartimento Casa Italia della Presidenza del Consiglio dei ministri, viene ideato come "Safe Green Social" prima dell'adozione del PNRR.

Il Programma affronta le criticità fisiche e sociali dell'edilizia residenziale pubblica e i soggetti attuatori corrispondono con le istituzioni che gestiscono il patrimonio immobiliare ovvero Regioni, Comuni, Istituti Autonomi Case Popolari o ATER comunque denominate: l'obiettivo generale del Programma è di riqualificare il patrimonio ERP per rendere le strutture esistenti sismicamente più sicure, energeticamente più efficienti, meno inquinanti e socialmente più eque.

Quantitativamente, il Programma ha l'obiettivo di:

- efficientare energeticamente una superficie di 4,5 milioni di m2 di immobili ERP, pari a circa 1/10 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia;
- ridurre il consumo energetico di circa 27.000 tep, pari a un risparmio del 35% del consumo medio ad alloggio oggetto di intervento ovvero di circa 1,8 tep;
- contrarre di 80.000 tonnellate/anno le emissioni di CO2 in atmosfera. Nello specifico, l'obiettivo è di ridurre le emissioni in Italia, un Paese che soffre di un parco immobiliare pubblico e privato con oltre il 60% di età superiore a 50 anni;
- migliorare o adeguare sismicamente una superficie pari a 1,4 milioni di m2 di immobili ERP, pari a circa 1/30 dell'intera superficie disponibile;
- incrementare le superfici disponibili di 450.000 m2.

Il Decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, convertito con modificazioni dalla Legge n. 101 del 1° luglio 2021, ha previsto l'ammissibilità di azioni quali la realizzazione di opere di miglioramento o adeguamento sismico, gli interventi di efficientamento energetico, le operazioni di miglioramento e valorizzazione delle aree vegetazionali, gli interventi di demolizione e ricostruzione, gli interventi di razionalizzazione degli spazi, la locazione e l'acquisto di immobili da destinare alla sistemazione temporanea degli assegnatari i cui alloggi sono oggetto di interventi di recupero e riqualificazione.

I criteri di riparto, individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con i rappresentanti delle Regioni, Province Autonome, ANCI e UPI coordinati dal Ministero degli affari regionali, sono stati:

- il numero alloggi di edilizia residenziale pubblica presenti in ciascuna Regione (peso 50%);
- l'entità della popolazione residente nella Regione/Provincia Autonoma (peso 20%);
- l'entità popolazione regionale residente nelle zone sismiche 1 e 2 (peso 30%).

Il testo finale del D.P.C.M. 15 settembre 2021 ha ripartito tra le Regioni e le Province Autonome, nell'arco temporale dal 2021 al 2026, risorse pari a 2 miliardi di euro che concorreranno alla realizzazione di 1.575 interventi su oltre 27.000 alloggi.

Con il decreto direttoriale n. 52 del 30 marzo 2022, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Dipartimento Casa Italia, ha provveduto all'approvazione del Piano degli interventi predisposti dalle Regioni e dalle Province autonome, contenente gli interventi ammessi a finanziamento, riportati in Appendice.

III.2 IL PIANO NAZIONALE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E PER LA SICUREZZA NEL SETTORE IDRICO

Il MIT, coerentemente con le proprie competenze e funzioni in materia di dighe e infrastrutture idriche, è impegnato a esercitare il ruolo di coordinamento strategico nella programmazione di interventi infrastrutturali relativi all'approvvigionamento idrico primario, nel suo complesso e per tutti i settori.

Il settore idrico italiano è caratterizzato da un ingente fabbisogno di investimenti, necessari per allineare lo stato delle infrastrutture ai migliori standard internazionali. Gli investimenti necessari per colmare il *gap* infrastrutturale, sia in assoluto che fra il Nord e il Sud del Paese, devono consentire prioritariamente di:

- **rendere le infrastrutture idriche primarie** (grandi adduttori, invasi, grandi derivazioni) **efficienti e resilienti**, in un'ottica di adattamento ai cambiamenti climatici in atto, in maniera da garantire il superamento di crisi idriche ormai sempre più frequenti superando la politica "dell'emergenza" (sicurezza dell'approvvigionamento idrico);
- **programmare e attuare gli indispensabili interventi di manutenzione** necessari soprattutto per l'adeguamento e/o il mantenimento della sicurezza delle grandi e piccole dighe, ma anche dei grandi sistemi di derivazione e adduzione delle acque, sia in termini di sicurezza delle opere strutturali che di conseguente recupero/incremento di capacità utile e di trasporto, e quindi di valore economico (sicurezza infrastrutturale), oltre ad una gestione più efficace della risorsa idrica e una contestuale riduzione delle perdite, anche nelle reti di distribuzione (ottimizzazione della risorsa);
- **completare i grandi schemi/sistemi idrici ancora incompiuti**, soprattutto nel Mezzogiorno, eventualmente riprogettandoli in un'ottica più moderna laddove necessario.

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

L'uso sostenibile e la tutela delle risorse idriche è infatti uno dei pilastri dell'azione di contrasto alla crisi climatica, che nella strategia del MIT viene realizzata attraverso un Piano nazionale di investimenti basato su una visione integrata e unitaria, in grado di orientare il finanziamento (e il co-finanziamento) pubblico di infrastrutture strategiche per l'approvvigionamento idrico primario a scopo civile, irriguo, industriale ed energetico. In tal senso, la riforma dell'ex Piano Nazionale degli interventi per il settore idrico, attuata nel novembre 2021 (si veda focus di seguito riportato), era uno degli impegni assunti dal governo italiano nel PNRR, anche al fine di garantire un supporto duraturo al comparto, a tutela dell'ambiente e della qualità del servizio finale alle diverse tipologie di utenti e per lo sviluppo infrastrutturale ed economico di un settore strategico per il Paese.

In quest'ottica, il nuovo **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico** (previsto dalla L. 205/2017, art. 1, commi 516 e ss., oggetto di riforma con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito dalla

legge n. 156 del 9/11/2021) rappresenta un passo fondamentale in questa direzione e testimonia l'importanza riconosciuta dal MIT e dal Governo alla gestione sostenibile delle risorse idriche ed al corretto sviluppo delle relative infrastrutture al fine di garantire, ancor di più in un contesto affetto dai cambiamenti climatici, la sicurezza dell'approvvigionamento idrico.

Il Piano era alimentato nella sua versione precedente alla citata Riforma PNRR da una disponibilità iniziale di 100 mln € per 10 anni, cui si sono sommate ulteriori fonti finanziarie, per un totale di **3.175,21 mln €** programmati dal 2018 fino al 2033 (come da Tabella III.2.1).

TABELLA III.2.1: PIANO NAZIONALE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E PER LA SICUREZZA NEL SETTORE IDRICO - CRONOPROGRAMMA DEI FINANZIAMENTI

Anno	Fonte (1) (Mln €)	Fonte (2) (Mln €)	Fonte (3) (Mln €)	Fonte (4) (Mln €)	Fonte (5) (Mln €)	Fonte (6) (Mln €)	Fonte (7) (Mln €)	Fonte (8) (Mln €)	Totale (Mln €)
2018	50,00	-	-	-	-	-			50,00
2019	50,00	60,00	40,00	1,19	2,25	-			153,44
2020	50,00	60,00	40,00	17,80	7,00	-			174,80
2021	50,00	60,00	40,00	15,00	1,00	-			166,00
2022	50,00	60,00	40,00	25,00	8,00	40			223,00
2023		60,00	40,00	25,00	8,75	80			213,75
2024		60,00	40,00	20,00	8,86	80			208,86
2025		60,00	40,00	50,00	8,98	80			238,98
2026		60,00	40,00	10,00	8,63	80			198,63
2027		60,00	40,00	15,00	9,40	80	300		504,40
2028		60,00	40,00	12,80	9,65	-	150	120	392,45
2029				9,40	10,58	-		160	179,98
2030					10,89	-		428	438,89
2031					10,90	-			10,90
2032					10,90	-			10,90
2033					10,23	-			10,23
TOTALE	250,00	600,00	400,00	201,19	126,02	440,00	450,00	708,00	3.175,21

Fonti finanziarie: (1) legge 205/2017, articolo 1, comma 523; (2) legge 145/2018, articolo 1, comma 155 sez. Invasi; (3) legge 145/2018, articolo 1, comma 155 sez. Acquedotti; (4) legge 205/2017, articolo 1, comma 1072; (5) legge 145/2018, articolo 1, comma 95, con rimodulazione del MEF come da manovra di finanza pubblica per il triennio 2020-2022; (6) legge 234/2021; (7) legge 213/2023, articolo 1, comma 292; (8) legge 207/2024, art. 1 comma 533.

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

PNRR – M2C4 - Riforma 4.1: Semplificazione normativa e rafforzamento della governance per la realizzazione di investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico.

Tra le riforme di competenza del MIT, per il settore idrico rientra la semplificazione della normativa e il rafforzamento della governance per l'attuazione degli investimenti nell'ambito delle infrastrutture di approvvigionamento idrico. Il quadro programmatico è stato oggetto di riforma con il decreto-legge 10/09/2021, n. 121, convertito dalla legge n. 156 del 9/11/2021.

Il Piano sostituisce e unifica in un unico strumento programmatico e di pianificazione le sezioni “*Invasi*” e “*Acquedotti*” del previgente; sarà attuato dal MIT per stralci successivi in funzione delle risorse finanziarie progressivamente disponibili. Al MIT spettano, inoltre, i compiti di monitoraggio dell'attuazione degli interventi e la definizione delle misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi.

Il MIT, di concerto con il MASE, il MASAF, il MIC e il MEF, oltre che con il coinvolgimento di ARERA e la Conferenza unificata Stato-Regioni, ha redatto il decreto attuativo previsto dalla norma, decreto interministeriale n. 350 del 25 ottobre 2022, finalizzato alla definizione delle modalità e dei criteri per la redazione e l'aggiornamento del Piano e per la sua attuazione. Al fine di coniugare l'analisi di natura tecnica con la dimensione della sostenibilità, il MIT ha predisposto un modello quali-quantitativo per la valutazione dei progetti da inserire nel Piano basato su quattro dimensioni di analisi: economico-finanziaria, ambientale, sociale ed istituzionale.

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

Nel dettaglio:

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

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

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

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

Metodologia di valutazione e stato attuativo del PNISSI

Il PNISSI ha la finalità di prevedere una pianificazione degli investimenti del settore idrico, segnatamente in quello delle infrastrutture dell'approvvigionamento primario e delle reti di distribuzione, e conseguentemente il superamento dei limiti riscontrati in precedenza basati su una metodologia di tipo additivo consistente nella semplice elencazione degli interventi proposti a scala locale, senza una loro valutazione di efficacia di tipo sistemico.

Al tempo stesso, l'obiettivo è quello di completare le analisi di natura tecnico-ingegneristico con altre dimensioni di analisi relative alla sostenibilità degli interventi, nell'ambito della cornice concettuale definita dai Principi del G20 sulle infrastrutture

sostenibili e più in generale dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e dai relativi 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS). A questo scopo viene quindi richiesta l'identificazione del sistema idrico, nel caso di interventi nel settore dell'approvvigionamento primario, e dell'ambito di intervento nel caso di progetti relativi alle reti idriche, in cui l'intervento si inserirà.

Viene poi richiesto che la proposta di intervento venga formulata dal soggetto proponente a valle di un processo di valutazione e di analisi di sistema in cui, tenendo conto della domanda e dell'offerta di risorsa idrica, la progettualità disponibile viene valutata mediante confronto tra diverse soluzioni alternative.

In attuazione della riforma, il decreto interministeriale del 25 ottobre 2022, n. 350, ha fissato i principi per la definizione del **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (PNIISII)** e le modalità di presentazione delle proposte di finanziamento da parte dei soggetti proponenti, ovvero Regioni e Province Autonome, Autorità di Distretto dei bacini idrografici ed Enti di Governo d'Ambito.

La metodologia di valutazione delle proposte di intervento assicura:

- la coerenza con le finalità del Piano;
- il rispetto dei principi di efficienza economico-finanziaria, di tutela ambientale, sociale e istituzionale, incluso il rispetto del principio del “*non arrecare danno significativo*” (cd. “*Do No Significant Harm*” - DNSH), secondo il quale le proposte non devono arrecare danno agli obiettivi ambientali e ostacolare la mitigazione dei cambiamenti climatici;
- il rispetto dei presupposti e delle condizioni per impedire il deterioramento dei corsi idrici come riportato all'art. 4, punti 7, 8 e 9 della Direttiva Acque.

Ai fini della predisposizione del Piano, secondo quanto previsto nell'Allegato 2 al DI n. 350/2022, a ciascun intervento proposto viene attribuito un punteggio (*scoring*), tenuto anche conto della specifica valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata, nel caso di proposte di intervento relative al Servizio Idrico Integrato, dall'ARERA. Gli interventi valutati sono suddivisi in quattro classi (A, B, C, D), in funzione del punteggio attribuito, definite con le modalità riportate nell'Allegato 2 al decreto.

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

L'attuazione per stralci del Piano dovrà perseguire la sostenibilità dell'uso della risorsa idrica, favorendo l'utilizzo multiplo ed il completamento delle opere e/o degli schemi incompiuti in adempimento dell'articolo 37, decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. Nell'assegnazione delle risorse economiche si terrà conto dei seguenti criteri:

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

L'assegnazione delle risorse economiche destinate all'attuazione di stralci del Piano viene effettuata - a normativa vigente - secondo le previsioni di cui all'articolo 1, comma 516, legge del 27 dicembre 2017, n. 205 tenendo conto degli eventuali vincoli di spesa delle fonti finanziarie disponibili.

Metodologia di valutazione delle proposte di intervento - PNISSI

Decreto interministeriale n. 350 del 25 ottobre 2022.

Lo spirito del processo di valutazione è quello del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) previsto dal Codice dei Contratti che è da sviluppare alla scala dell'intero sistema idrico o dell'ambito di intervento e non per la singola idea progettuale.

L'analisi di sistema illustrata nella relazione tecnica sarà di tipo quantitativo e basata su una analisi della domanda di risorsa idrica, dell'offerta di risorsa e del bilancio idrico alle scale spaziali e temporali adeguate a mettere in evidenza gli effetti dell'intervento proposto sulla sicurezza dell'approvvigionamento. L'analisi avrà come esito la quantificazione degli indicatori di progetto (Allegato 2 al decreto), finalizzati alla valutazione dell'ammissibilità dell'intervento nell'attuale ciclo di programmazione e all'attribuzione di un punteggio per permettere una prioritizzazione degli interventi stessi.

Il processo di formazione del Piano inizia attraverso le proposte che provengono dai diversi Soggetti proponenti, ma è attribuito al MIT il compito di selezionare, all'interno di tutte le proposte presentate, quelle da inserire nel Piano anche attraverso la definizione di un ordine di priorità che sappia valorizzare in maniera strutturata tutti gli elementi che caratterizzano gli interventi, incluse le dimensioni di sostenibilità degli stessi.

Nell'esercitare questa funzione di indirizzo strategico, il MIT produce una serie di analisi di natura ex-ante sulle singole opere condotte basandosi su set informativi e documentali omogenei presentati dai Soggetti proponenti in coerenza con le Linee Guida sulla Valutazione delle Opere Pubbliche di cui al decreto MIT 16 giugno 2017, n. 300, adottato ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228.

Il MIT, verificata la coerenza dell'intervento con le modalità e i criteri definiti dalle citate Linee Guida (che descrivono gli elementi essenziali del progetto di fattibilità per tutti i settori di competenza del MIT, ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228), procede al suo inserimento nel Piano, definendone il livello di priorità.

Lo *"Score per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili"* (SIMS), previsto dal decreto interministeriale del 25 ottobre 2022, n. 350, è un modello costruito su quattro dimensioni (economico-finanziaria, ambientale, sociale, istituzionale e di governance) che a loro volta sono scomposte da sotto-domini con specifiche componenti di analisi, indicatori e informazioni di carattere qualitativo.

Il sistema di *scoring* viene alimentato da un insieme di informazioni fornite dal Soggetto proponente sulla base di quello che prevedono le Linee Guida per la Valutazione dell'Opere Pubbliche e i relativi documenti settoriali. La valutazione di ogni sotto-dominio del SIMS è condotta attraverso una scala discreta su quattro livelli [minimo 1; eccellente 4], continua e crescente linearmente. Lo *score* finale di progetto è dato da una media ponderata degli *score* delle quattro dimensioni, che, a loro volta, sono determinati dalle valutazioni dei singoli sotto-domini.

Per garantire una standardizzazione dei criteri quali-quantitativi di valutazione sono state elaborate delle griglie che definiscono i criteri da seguire per l'attribuzione del punteggio. Gli interventi valutati sono quindi suddivisi in quattro classi in funzione del punteggio attribuito (A, B, C, D).

Il Piano è formato dai progetti inseriti nelle classi A, B e C. Tutti i progetti, compresi quelli inseriti in classe D, possono essere modificati e ripresentati alle scadenze previste per l'aggiornamento del Piano al fine di migliorare il loro punteggio.

III.3 IL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

III.3.1 LE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO TEN-T

La Commissione europea ha programmato, in piena condivisione con gli Stati membri, una strategia volta a incentivare il trasferimento modale verso sistemi di trasporto più sostenibili, anche attraverso l'impiego di tecnologie innovative, prefiggendosi come obiettivi:

- la riduzione dei gap infrastrutturali tra i Paesi membri;
- il miglioramento delle interconnessioni tra reti nazionali e tra modalità di trasporto;
- il miglioramento dei livelli di interoperabilità delle reti;
- la risoluzione delle interferenze tra traffici ferroviari urbani, regionali e di media/lunga percorrenza.

Tali obiettivi rappresentano un tassello fondamentale dell'azione dell'Unione europea per promuovere la libera circolazione di merci, servizi e cittadini, rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale tra tutti gli Stati membri e le loro regioni, oltre che al di fuori dell'UE, garantendo una mobilità senza interruzioni, sicura e sostenibile, la crescita economica e la competitività in una prospettiva globale.

In questo momento storico, tale approccio si evolve ulteriormente e giunge alla fase più impegnativa: completare la realizzazione del piano prefissato e raggiungere gli obiettivi previsti.

Per le reti transeuropee dei trasporti nel prossimo periodo di programmazione 2028-2034 è prevista la prima fondamentale scadenza realizzativa: il completamento della rete Centrale, la cosiddetta *Core Network*, al 2030.

A seguito dell'entrata in vigore, il 18 luglio 2024, del **Regolamento (UE) n. 1679/2024** sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) n. 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013, sono state introdotte: una nuova configurazione delle reti TEN-T e dei Corridoi di trasporto europei, nuove visioni di governance, nuove sfide ambiziose sui requisiti tecnici da realizzare per tutte le modalità di trasporto, un nuovo concetto di spazio marittimo europeo, obiettivi innovativi per una rete resiliente, sicura, sostenibile, tecnologica e performante con orizzonti di attuazione sempre più compressi associati a cospicui necessari fabbisogni finanziari.

Assume, quindi, un ruolo essenziale l'impegno congiunto degli Stati membri e, per la prima volta, anche dei Paesi terzi localizzati nell'area dei Balcani Occidentali (entrati a pieno diritto nella strategia dei grandi assi dei Corridoi), guidati dagli organismi europei e supportati sia tecnicamente che finanziariamente, per cogliere i frutti di una pianificazione pluriennale strutturata e trasformare in realtà un disegno creato da decenni e perseguito con sforzi e investimenti considerevoli.

La rete transeuropea di trasporto ha come obiettivo quello di essere affidabile, continua e di alta qualità, per garantire una connettività sostenibile in tutta l'Unione europea senza interruzioni fisiche e strozzature.

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

temporali stabiliti: 2030 per la rete di rango Centrale (*Core*), 2040 per la rete Centrale estesa (*Extended Core*) e 2050 per la rete di rango Globale (*Comprehensive*). In questo disegno, i nove Corridoi di Trasporto Europei sono costituiti da sezioni appartenenti alla rete Centrale e rete Centrale estesa e cinque di essi interessano l'Italia. Quale conseguenza del Regolamento, si è, di fatto, accelerato il completamento della rete TEN-T, anticipando la scadenza per l'implementazione di alcuni requisiti e il completamento di alcune tratte della rete dal 2050 al 2040.

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

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

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

Riconoscendo, inoltre, l'importanza della coerenza dei piani nazionali con gli impegni assunti a livello UE per realizzare la rete TEN-T in modo coordinato e tempestivo, l'atto normativo prevede, altresì, l'allineamento dei piani nazionali con la politica dei trasporti dell'Unione, garantendone la coerenza con le priorità del regolamento stesso, ivi incluse quelle stabilite nei Piani di Lavoro dei Coordinatori europei. Gli Stati membri dovranno fornire alla Commissione europea i pertinenti piani o programmi nazionali non appena possibile dopo l'avvio della consultazione pubblica al fine di consentire la formulazione di un parere sulla coerenza dei piani con le priorità dei piani di lavoro e del regolamento; in ogni caso, dovranno fornire i piani una volta adottati.

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

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

Infrastrutture di trasporto ferroviario

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

Trasporto stradale

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

Trasporto marittimo

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

Nodi urbani

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

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

Infrastruttura del trasporto aereo

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

La rete nazionale e Corridoi di trasporto europei

In merito alla configurazione geografica della rete TEN-T italiana, essa è costituita da un **insieme di infrastrutture lineari** (ferroviarie, stradali e fluviali) e **puntuali** (nodi urbani, porti, terminali ferroviario-stradali e aeroporti) **considerate “rilevanti” a livello europeo**. Inoltre, il territorio italiano è interessato da cinque dei nove **Corridoi Europei di Trasporto**, assi della massima importanza strategica per lo sviluppo di flussi di trasporto merci e passeggeri in Europa, atti a garantire che la pianificazione delle infrastrutture soddisfi le reali esigenze operative, integrando ferrovie, strade e vie navigabili (si veda Figura III.3.1.1).

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

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

- il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è l'asse portante per l'Italia in quanto attraversa l'intero stivale, scendendo dal valico del Brennero fino alla Sicilia. I Paesi attraversati dal Corridoio sono: Finlandia, Norvegia, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono cinque: Bologna, Cagliari, Napoli, Palermo e Roma Fiumicino; i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono undici: Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Civitavecchia, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo con Termini Imerese, Taranto; i terminali ferroviario-stradali core sono, invece, dieci: Ancona-Jesi, Bari, Bologna, Santo Stefano di Magra, Livorno-Guasticce, Nola, Marcianise Maddaloni, Prato, Pomezia, Verona. Infine, sono presenti ventitré nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione⁴. Tra i progetti strategici in corso di realizzazione lungo il Corridoio figura la Galleria di Base del Brennero, uno fra i più importanti progetti di collegamento transfrontaliero europeo. La galleria di base si sviluppa tra le località di Innsbruck (Austria) e Fortezza (Italia). L'opera consiste in un sistema di gallerie destinato al trasporto ferroviario merci e passeggeri, ed è composta da due canne principali una per ogni

⁴ per il Corridoio **Scandinavo-Mediterraneo** i nodi urbani sono i seguenti: Ancona, Andria, Bari, Bologna, Bolzano, Cagliari, Catania, Firenze, Foggia, Forlì, Latina, Livorno, Messina, Modena, Napoli, Palermo, Prato, Rimini, Roma, Salerno, Taranto, Trento, Verona.

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

- **il Corridoio Mediterraneo** si estende dalla Spagna all'Ucraina (fino a Leopoli), passando attraverso Croazia, Francia, Italia, Slovenia e Ungheria. Attraversa l'intero Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo i grandi nodi di Genova, La Spezia, Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono sette: Genova, Torino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo, Bologna e Venezia; i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono cinque: Genova, La Spezia, Ravenna, Venezia e Trieste e i porti interni sono cinque: Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia; i terminali ferroviario-stradali core sono invece nove: Vado, Torino-Orbassano, Novara-Agognate, Milano Smistamento-Segrate, Verona, Padova, Bologna, Cervignano, Trieste-Ferneti. Infine, sono presenti sul Corridoio diciannove nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione⁵. Tra i progetti strategici in corso di realizzazione lungo il Corridoio si ritrova il collegamento ferroviario Torino-Lione, una linea ferroviaria per merci e passeggeri che si estende per 270 km, di cui il 70% in Francia e il 30% in Italia. La sezione transfrontaliera si estende per 65 km tra Susa/Bussoleno in Italia e Saint-Jean-de Maurienne in Francia e si sviluppa per circa l'89% in galleria per circa 57,5 km. I lavori sono in corso, a gennaio 2026 sono stati scavati 46,6 km di gallerie (28,5%) e l'opera è uno dei maggiori cantieri in Europa al momento.
- **il Corridoio Mare del Nord -Reno - Mediterraneo** connette i valichi al confine con la Svizzera presso Domodossola e Chiasso con il porto core di Genova, incrociando il tracciato trasversale del Corridoio Mediterraneo. I Paesi attraversati dal Corridoio sono: Irlanda, Olanda, Belgio, Lussemburgo, Francia, Germania, Svizzera e Italia. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono quattro: Genova, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo; l'unico porto marittimo core incluso sul tracciato è il porto di Genova; i terminali ferroviario-stradali core sono invece tre: Vado, Novara-Agognate, Milano Smistamento-Segrate, giace sul Corridoio anche il terminale Comprehensive di Busto Arsizio - Sacconago - Gallarate. Infine, sono presenti sul Corridoio, quattro nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione⁶. Tra i progetti strategici in corso di realizzazione lungo il Corridoio vi è il Terzo Valico dei Giovi, un'opera centrale della rete europea TEN-T che consentirà il trasferimento dalla strada alla ferrovia, collegando persone e merci, dal mare del Nord dove sono collocati i porti di Rotterdam, Amsterdam, Anversa e Brugge, al mar Mediterraneo con il porto di Genova. La nuova linea AV/AC Terzo Valico dei Giovi è in primo luogo finalizzata a migliorare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa, a consentire il trasferimento di una parte molto significativa del traffico merci dalla strada al ferro, a ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza dei viaggiatori tra le principali città del nord-

⁵ per il **Corridoio Mediterraneo** i nodi urbani sono i seguenti: Bergamo, Bologna, Brescia, Ferrara, Genova, Milano, Modena, Monza, Novara, Padova, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Torino, Trieste, Venezia, Verona e Vicenza.

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

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

- **il Corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico**, si sviluppa lungo la dorsale Adriatica giungendo fino a Bari e collegandosi a nord con l'Austria (valico di Tarvisio) e la Slovenia. I Paesi attraversati dal Corridoio Mar Baltico - Mar Adriatico sono: Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria, Slovenia, Ungheria, Croazia e Italia. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono due: Bologna e Venezia; i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono cinque: Ancona, Bari, Ravenna, Venezia e Trieste e i porti interni sono tre: Ravenna, Trieste e Venezia; i terminali ferroviario-stradali core sono, invece, sei: Bari, Ancona-Jesi, Bologna, Padova, Cervignano, Trieste-Ferneti. Infine, sono presenti quattordici nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione⁷. Tra i progetti strategici in corso di realizzazione lungo il Corridoio si cita l'adeguamento della linea ferroviaria tra Trieste e Divača, tratto transfrontaliero che collega l'Italia alla Slovenia. Al fine di ottenere miglioramenti qualitativi del servizio ferroviario nel breve termine, con l'obiettivo di renderlo più competitivo del trasporto su gomma e, soprattutto, nell'ottica di ottenere l'interoperabilità del servizio ferroviario tra i due paesi, su questa tratta sono in corso interventi di miglioramento della linea esistente;
- **Il Corridoio Balcani- Occidentali - Mediterraneo Orientale**, prevede l'inserimento dell'Italia nel suo tracciato con la sezione di collegamento terrestre "Trieste-Lubiana" e la sezione marittima "Sofia-Skopje-Durazzo-Bari" rendendo strategico il Corridoio paneuropeo VIII. Da Cipro, passando per Grecia, Bulgaria, Nord Macedonia, Albania, Montenegro, Kosovo, Serbia, Bosnia ed Erzegovina, Ungheria, Croazia e Slovenia, il tracciato arriva in Austria e in Italia. Per quanto concerne i nodi, i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono due: Bari e Trieste; vi è l'unico terminale ferroviario-stradale core che giace sul tracciato a Trieste-Ferneti. Infine, è presente sul Corridoio, il nodo urbano di Trieste. Parte integrante del Corridoio è il tratto della linea ferroviaria tra Trieste e Divača che costituisce il tratto transfrontaliero che collega l'Italia alla Slovenia, presente anche sui Corridoi di trasporto europei Mediterraneo e Mar Baltico-Mar Adriatico.

Ai nove Corridoi si affiancano due priorità orizzontali rivolte all'attuazione del sistema di segnalamento e controllo ferroviario (ERTMS) lungo la rete europea e allo sviluppo dello Spazio Marittimo Europeo (EMS) per le quali vengono redatti specifici piani di lavoro con l'azione proattiva di due ulteriori appositi Coordinatori europei.

Per quanto concerne la **configurazione della rete nazionale**, la rete Centrale ferroviaria, definita nel 2013, contempla specializzazioni per la natura di traffico delle linee, merci o passeggeri, come richiesto dall'Italia, che hanno consentito di definire due direttrici merci lungo le dorsali costiere e una direttrice passeggeri nell'asse centrale, con requisiti infrastrutturali più ambiziosi da rispettare entro il 2030, mentre la rete Centrale Estesa è costituita da una selezione di sezioni della rete Globale che dovranno essere sviluppate con priorità al fine di accelerare il raggiungimento degli obiettivi della politica TEN-T. Insieme alla rete Centrale, la rete Centrale estesa costituisce la rete di trasporto portante, multimodale e sostenibile ed è costituita in gran parte da quelle sezioni della rete Globale che sono entrate a far parte dei tracciati dei nuovi corridoi europei di trasporto.

Preme, infine, sottolineare che le infrastrutture che appartengono alla rete TEN-T (sezioni lineari o nodi), oltre che godere di ampia visibilità ed essere riconosciute ad alto valore aggiunto europeo (aspetti che impattano anche sul rating finanziario), sono

⁷ per il Corridoio Mar Baltico- Mar Adriatico i nodi urbani sono i seguenti: Ancona, Andria, Bari, Bologna, Ferrara, Foggia, Forlì, Padova, Pescara, Ravenna, Rimini, Trieste, Udine e Venezia.

eleggibili a finanziamenti europei derivanti da vari strumenti europei, sia a fondo perduto che in forma di prestiti, con particolare riferimento a quelli stanziati dallo strumento *CEF- Connecting Europe Facility* e i loro gestori, nel caso di rete Centrale ed Estesa, partecipano anche agli organi consultivi della Commissione europea per lo sviluppo dei Corridoi europei.

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

La Mobilità Militare

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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



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

FIGURA III.3.1.3: MAPPA DELLE RETI ITALIANE – RETE GLOBALE: FERROVIE, PORTI E TERMINALI FERROVIARIO-STRADALI (TFS); RETE CENTRALE: FERROVIE (TRASPORTO MERCI), PORTI E TERMINALI FERROVIARIO-STRADALI (TFS)



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

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



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

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



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

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

Il Meccanismo per Collegare l'Europa o *Connecting Europe Facility* (CEF) rivolto ai trasporti è stato lanciato nel 2014 per finanziare progetti di infrastrutture di trasporto, dell'energia e del digitale in Europa. Da allora, ha sostenuto 1.823 progetti con circa 47,5 miliardi di euro di fondi europei, destinati ad oltre 5.000 soggetti beneficiari in 38 Paesi. Esso è determinante nel promuovere la crescita, l'occupazione e la competitività attraverso investimenti infrastrutturali, al fine di rendere moderne e connesse le reti di livello europeo. Il CEF Trasporti crea benefici per i cittadini europei, poiché rende la mobilità più facile, più intelligente, più sicura e più sostenibile. Contribuisce, al contempo, alla transizione energetica concentrandosi sulle infrastrutture verdi e sulla produzione di energia rinnovabile. Facilita, inoltre, l'interazione tra pubbliche amministrazioni, imprese e cittadini.

Si evidenzia che nel ciclo di programmazione 2014-2020, che ha concluso la sua implementazione tecnica il 31 dicembre 2024, lo strumento CEF ha stanziato 24,05 miliardi di euro al settore dei trasporti (di cui 11,31 miliardi di euro sono stati assegnati a progetti relativi a Stati membri ammissibili al Fondo di Coesione, a cui l'Italia non risulta eleggibile), 1,04 miliardi di euro per i servizi digitali e a banda larga e 5,35 miliardi di euro per lo sviluppo delle reti energetiche. Al termine del 2025 sono state presentate le rendicontazioni finanziarie dei progetti realizzati alla Commissione europea; pertanto, le performance raggiunte dallo strumento saranno rese note nel corso del 2026 a seguito della chiusura finanziaria del Programma.

In tale contesto, giova rappresentare che il portafoglio dei progetti italiani consta nel suo complesso di **120 azioni**, che vedono la presenza di beneficiari italiani in 114 azioni e la presenza di interventi sul territorio italiano in 6 iniziative, per un contributo europeo allocato pari a circa **1,64 miliardi di euro** a fronte di investimenti pari a circa 4,3 miliardi di euro. Tra le azioni incluse si annoverano i principali progetti transfrontalieri nazionali, tra quali la Galleria di Base del Brennero lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e la nuova linea ferroviaria Torino-Lione lungo il Corridoio Mediterraneo che, con le relative tratte di accesso, assorbono oltre 1 miliardo di euro di contributo europeo sul totale. Vi sono, inoltre, 28 azioni dedicate alla mobilità sostenibile mentre i restanti progetti riguardano le applicazioni telematiche per l'attuazione dei sistemi ERTMS (Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario), SESAR (Cielo Unico Europeo), ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti) e C-ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti Cooperativi) e sono rivolti anche, più in generale, allo sviluppo infrastrutturale della rete e dei nodi, all'efficienza, alla resilienza e alla sicurezza nei porti, alle vie di navigazione interna, ai collegamenti dei nodi logistici (ivi inclusi gli scali aeroportuali) e alla creazione di nuove aree di parcheggio sicure per veicoli pesanti su strada.

Nell'attuale ciclo di programmazione 2021-2027, il budget CEF prevede 25,81 miliardi di euro per il settore dei trasporti di cui 11,29 miliardi di euro per i soli Paesi di Coesione a cui si aggiungono 1,56 miliardi di euro del budget generale da allocare per il completamento dei principali collegamenti ferroviari transfrontalieri mancanti per gli Stati ammissibili al fondo di coesione. Nel budget trasporti sono inclusi anche 1,69 miliardi di euro rivolti ai fini sia civili che militari per il duplice uso della stessa rete (Mobilità Militare). In aggiunta ai trasporti, 2,07 miliardi di euro sono destinati al settore digitale e 5,84 miliardi di euro al settore dell'energia.

Il CEF 2021-2027 enfatizza anche l'importanza delle sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e del digitale come un modo per rendere più efficace l'azione dell'UE e ridurre al minimo i costi di attuazione. Promuove, altresì, politiche sinergiche intersettoriali quali la mobilità connessa e automatizzata e l'adozione di combustibili alternativi. Il programma mira anche a integrare l'azione per il clima, tenendo conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine dell'UE come l'Accordo di Parigi.

Per l'attuale Programmazione CEF Trasporti 2021-2027, avente il fine di sviluppare e modernizzare le infrastrutture ferroviarie, stradali, fluviali e marittime, oltre che di garantire una mobilità sicura e sostenibile, il portafoglio dei progetti italiani consta, nel suo complesso, di **97 azioni** per circa **1,54 miliardi di euro** di contributo europeo. Di queste, 96 progetti coinvolgono beneficiari italiani, mentre un'azione prevede interventi sul territorio italiano realizzati da un beneficiario straniero.

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

Tutti i progetti sono stati selezionati nell'ambito dei bandi concorsuali rivolti sulla rete TEN-T Centrale e Globale, alle applicazioni intelligenti e alle soluzioni innovative per i trasporti, alla sicurezza delle infrastrutture e alla loro sostenibilità, alle infrastrutture per i combustibili alternativi e alla Mobilità Militare che hanno allocato, a livello europeo, 13,32 miliardi di euro su 601 progetti con contratti già sottoscritti nella sola linea di Bilancio rivolta a tutti i 27 Stati membri e Paesi Terzi ammissibili al finanziamento, ad esclusione quindi dei fondi di Coesione, esaurendo pressoché il bilancio disponibile.

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

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

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

III.3.3 IL SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT)

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) rappresenta l'insieme di infrastrutture attuali e programmate, puntuali e a rete, di interesse nazionale e internazionale che costituisce la struttura portante del sistema di trasporto passeggeri e merci italiano. Coerentemente con la pianificazione infrastrutturale nell'ambito delle reti europee TEN-T e con le nuove infrastrutture realizzate negli ultimi anni, la rete SNIT, rappresentata in Tabella III.3.3.1, si compone di **infrastrutture lineari** nazionali e internazionali (ferrovie, strade, autostrade e ciclovie), che permettono alla domanda di mobilità passeggeri e merci di media e lunga percorrenza di esplicarsi su tutto il territorio e di **infrastrutture puntuali (nodali)** costituiti dai principali porti e aeroporti, nonché dalle città metropolitane e dalle aree industriali, che svolgono la funzione di poli attrattori/emissivi della domanda di mobilità multimodale dei passeggeri e delle merci.

TABELLA III.3.3.1: CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DELLA RETE SNIT

INFRASTRUTTURE		SNIT PRIMO LIVELLO	SNIT SECONDO LIVELLO
LINEARI	Ferrovie	Rete SNIT 2001 (solo direttrici lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci) + rete TEN-T (Core e Comprehensive) + ulteriori assi di accessibilità ultimo miglio a porti, aeroporti, poli turistici e distretti industriali.	Tutte le restanti tratte ferroviarie
	Strade e autostrade	Rete nazionale di base, corrispondente alla rete autostradale SNIT 2001 (solo assi attualmente in esercizio) + rete TEN-T (Core e Comprehensive) + ulteriori assi di accessibilità a porti, aeroporti	Tutte le restanti strade di competenza statale
	Ciclovie	Rete Eurovelo che si compone di 16 itinerari per un'estensione complessiva di circa 80 mila km	
PUNTUALI	Porti	16 Autorità di Sistema Portuale, che includono i 58 Porti di rilevanza nazionale individuati dal D.Lgs. 169/2016	-
	Aeroporti	Aeroporti strategici, già nodi della rete Centrale (Core) TEN-T	Aeroporti strategici, già nodi della rete Globale (Comprehensive) TEN-T
	Interporti/piattaforme logistiche	Rail-Road Terminals (RRT) della rete Centrale (Core) TEN-T	Rail-Road Terminals (RRT) della rete Globale (Comprehensive) TEN-T

LE FERROVIE

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) di primo livello per la rete ferroviaria di rilevanza nazionale e internazionale è stato definito nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001 e successivamente aggiornato tenendo conto:

- dell'evoluzione dei traffici di lunga percorrenza (passeggeri e merci);
- dell'articolazione funzionale dei corridoi TEN-T che interessano il territorio italiano;
- degli obiettivi di connessione alle principali aree urbane del Paese, ai distretti industriali e ai porti e agli aeroporti appartenenti alla medesima rete TEN-T.

Il Sistema include 48 direttrici funzionali, estese su circa 8.800 km, pari al 44% dell'intera rete nazionale. Tutte le restanti linee, incluse quelle di competenza regionale (isolate o meno), formano invece lo SNIT di secondo livello, orientato prevalentemente al supporto dei traffici locali e/o alla distribuzione capillare della circolazione merci.

Le ferrovie regionali hanno un'estensione di circa 3.600 km di linee e sono in concessione per la gestione infrastrutturale a società regionali, alcune delle quali svolgono anche la funzione di gestore del trasporto ferroviario. Alcune ferrovie regionali vedono un coinvolgimento diretto di RFI, secondo l'articolo 47 del decreto-legge n. 50 del 24 aprile 2017, convertito nella legge n. 96 del 21 giugno 2017, in cui viene consentito alle Regioni e ai gestori regionali di sottoscrivere degli accordi con RFI per permettere alla stessa di svolgere interventi per il potenziamento, ammodernamento e la messa in sicurezza della linea, nonché subentrare nella gestione dell'infrastruttura con la possibilità di trasferire la proprietà dell'asset ferroviario a RFI.

FIGURA III.3.3.1: RETE FERROVIARIA DI INTERESSE NAZIONALE – SNIT DI PRIMO E SECONDO LIVELLO

Fonte: STM del MIT.

FIGURA III.3.3.2: FERROVIE REGIONALI IN CONCESSIONE

LE STRADE E LE AUTOSTRADE

La rete stradale e autostradale di rilevanza nazionale e internazionale si estende per circa 30.600 km (rete stradale e autostradale nazionale) e comprende 13 valichi alpini. Di tale rete si è definita la sottorete dello SNIT di primo livello, la cui estensione è di circa 15.300 km. Tale sottorete è stata integrata dalle direttrici di connotazione europea TEN-T “Core” e “Comprehensive”, non presenti nello SNIT di primo livello come definito nel PGTL del 2001, nonché aggiornata con ulteriori assi stradali di rilevante interesse, realizzati nel corso degli ultimi anni. La rete stradale italiana si completa con le reti delle strade regionali e provinciali che costituiscono, nel loro insieme, uno strumento per l’accesso multimodale allo SNIT.

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



Fonte: STM del MIT.

LE CICLOVIE

Secondo quanto previsto dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica, gli investimenti per lo sviluppo delle ciclovie si stanno ridefinendo su due linee di intervento. La prima riguarda le **connessioni ciclabili tra territori, lungo percorsi regionali, nazionali e internazionali**, dove l'incremento di flussi ciclistici si lega a positive ricadute in termini di conservazione e recupero del paesaggio e di sviluppo turistico. La seconda interessa invece **le aree urbane**, dove si stanno sviluppando percorsi di collegamento tra i quartieri e con i nodi intermodali (Biciplan), da inquadrare nell'ambito dei Piano Urbani di Mobilità Sostenibile.

A livello europeo, il progetto “Eurovelo”, promosso da ECF - *European Cyclists' Federation*, mira allo sviluppo di una rete transnazionale di ciclovie, che dal 2012 è inclusa all'interno della rete Europea TEN-T (*Trans-European Transport Network*), aprendo la possibilità dell'accesso alle risorse che la Commissione europea mette a disposizione per il completamento di questa rete strategica. La rete Eurovelo (Figura III.3.3.4), si compone di 16 itinerari, ognuno con un'estensione superiore ai 1.000 km, per un'estensione complessiva di circa 80.000 km.

FIGURA III.3.3.4: RETE EUROVELO

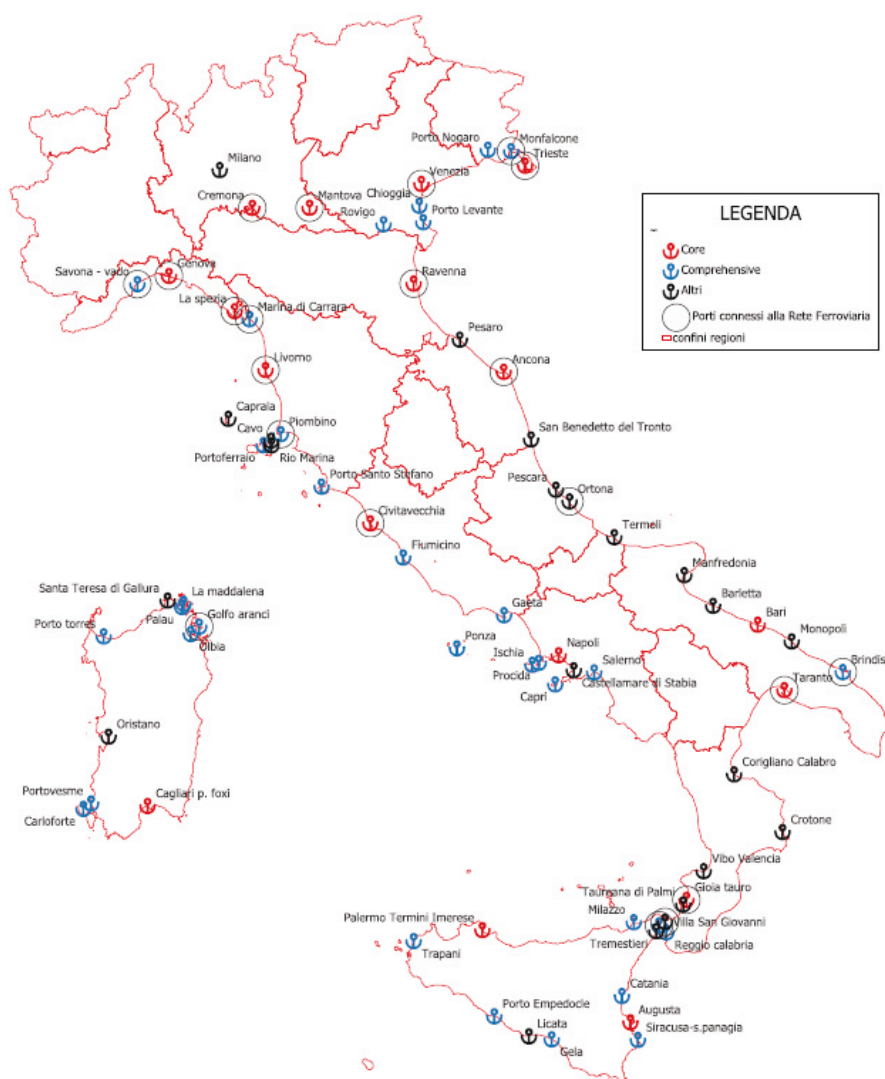


Fonte: EuroVelo.

I PORTI

I nodi di primo livello dello SNIT del settore portuale sono costituiti dalle le Autorità di Sistema Portuale, che includono a loro volta i 58 porti di rilevante interesse economico internazionale e nazionale, coerentemente con le previsioni del Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124” e del Decreto Legislativo 13 dicembre 2017, n. 232 (“Correttivo porti”), che hanno modificato la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e in aderenza rispetto all’aggiornamento del nuovo Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) intervenuto nel 2017. Nella figura seguente si rappresenta la rete SNIT dei porti, evidenziando anche i collegamento con la Rete Ferroviaria, ove presenti.

FIGURA III.3.5: RETE SNIT DEI PORTI ITALIANI



Fonte: STM del MIT.

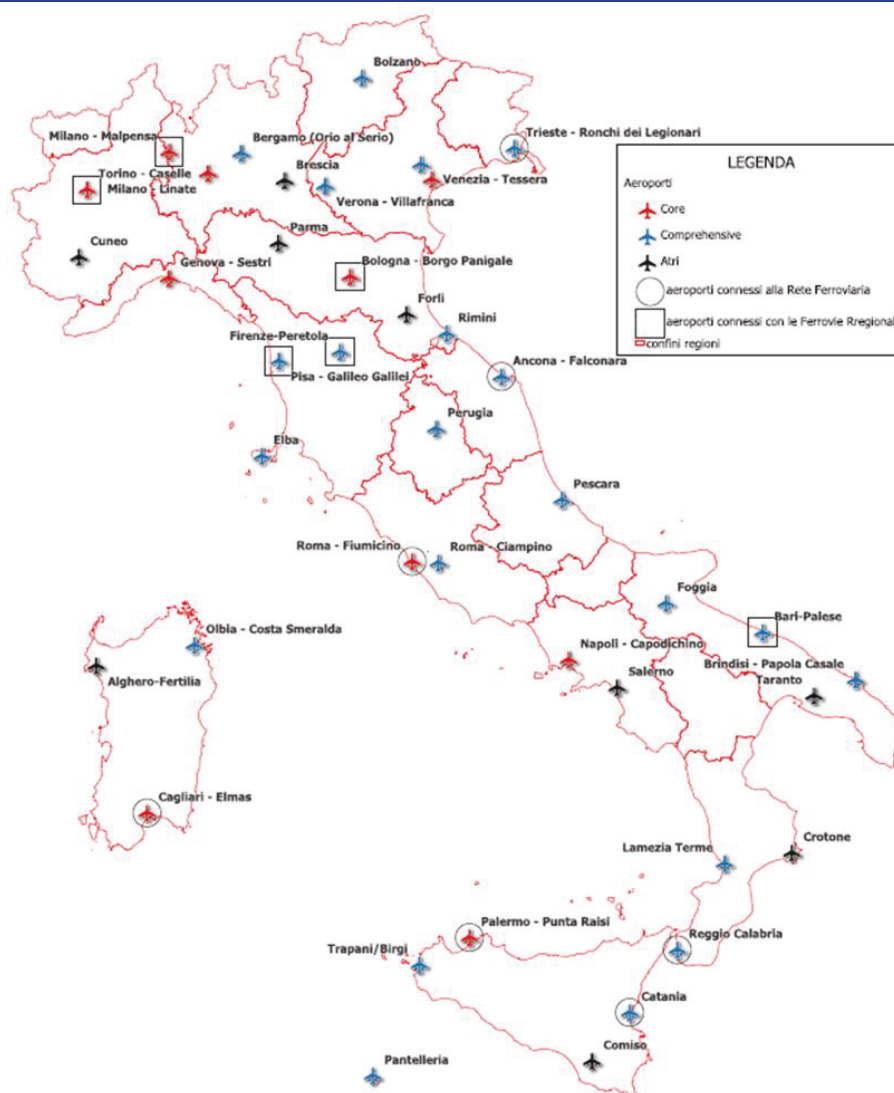
TABELLA III.3.3.2: ELENCO ASDP

- 1. AdSP del Mar Ligure Occidentale**
Porti di Genova, Savona e Vado Ligure
- 2. AdSP del Mar Ligure Orientale**
Porti di La Spezia e Marina di Carrara
- 3. AdSP del Mar Tirreno Settentrionale**
Porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia
- 4. AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale**
Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta
- 5. AdSP del Mar Tirreno Centrale**
Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia
- 6. AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio**
Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro,
Taureana di Palmi e Vibo Valencia
- 7. AdSP del Mar Ionio**
Porto di Taranto
- 8. AdSP dello Stretto**
Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria
- 9. AdSP del Mare di Sardegna**
Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-
Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale)
- 10. AdSP del Mare di Sicilia Occidentale**
Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani, Gela e Licata
- 11. AdSP del Mare di Sicilia Orientale**
Porti di Augusta e Catania
- 12. AdSP del Mare Adriatico Meridionale**
Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli Termoli
- 13. AdSP del Mare Adriatico Centrale**
Porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto
(esclusa darsena turistica) e Ortona
- 14. AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale**
Porto di Ravenna
- 15. AdSP del Mare Adriatico Settentrionale**
Porti di Venezia e Chioggia
- 16. AdSP del Mare Adriatico Orientale**
Porti di Trieste e Monfalcone

GLI AEROPORTI

Di seguito si riporta la situazione attuale degli aeroporti, evidenziando anche i collegamenti con la Infrastruttura ferroviaria nazionale e con le ferrovie regionali ove presenti.

FIGURA III.3.3.6: LA RETE SNIT DEGLI AEROPORTI



Fonte: STM del MIT.

GLI INTERPORTI E LE PIATTAFORME LOGISTICHE

Per quanto riguarda gli **interporti e le piattaforme logistiche di rilevanza nazionale**, la cui presenza sul territorio permette la promozione e lo sviluppo del trasporto intermodale e, in generale, della logistica, nelle more dell'attuazione di quanto previsto dalla **Legge quadro in materia di interporti**, approvata il 13 novembre 2025 e pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* il 26 novembre 2025, lo SNIT di primo livello comprende i terminal multimodali (*Rail-Road Terminal*, RRT) appartenenti alla rete europea Centrale (*Core*) TEN-T come indicati nel nuovo regolamento TEN-T, mentre quelli di secondo livello sono rappresentati dai terminal multimodali appartenenti alla rete Globale (*Comprehensive*) TEN-T (indicati sempre nel nuovo regolamento).

Nello specifico un Terminal multimodale si inserisce, secondo la normativa vigente, nella rete Globale se rispetta uno dei seguenti criteri:

- garantisce accesso libero a qualsiasi operatore logistico e soddisfa il requisito di un trasbordo annuo di merci “non sfuse” superiore a 800 mila tonnellate o prevede di raggiungerli entro il 2030, ovvero le operazioni di carico di merci “sfuse” superano lo 0,1% del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione europea;
- se in una regione classificata NUTS 2⁸ non esiste né un terminale merci né una piattaforma logistica conforme al punto precedente, viene individuato dallo Stato membro interessato il principale terminale o la piattaforma logistica che garantisce accesso libero a qualsiasi operatore logistico e sia collegato ad almeno due modalità di trasporto della rete TEN-T.

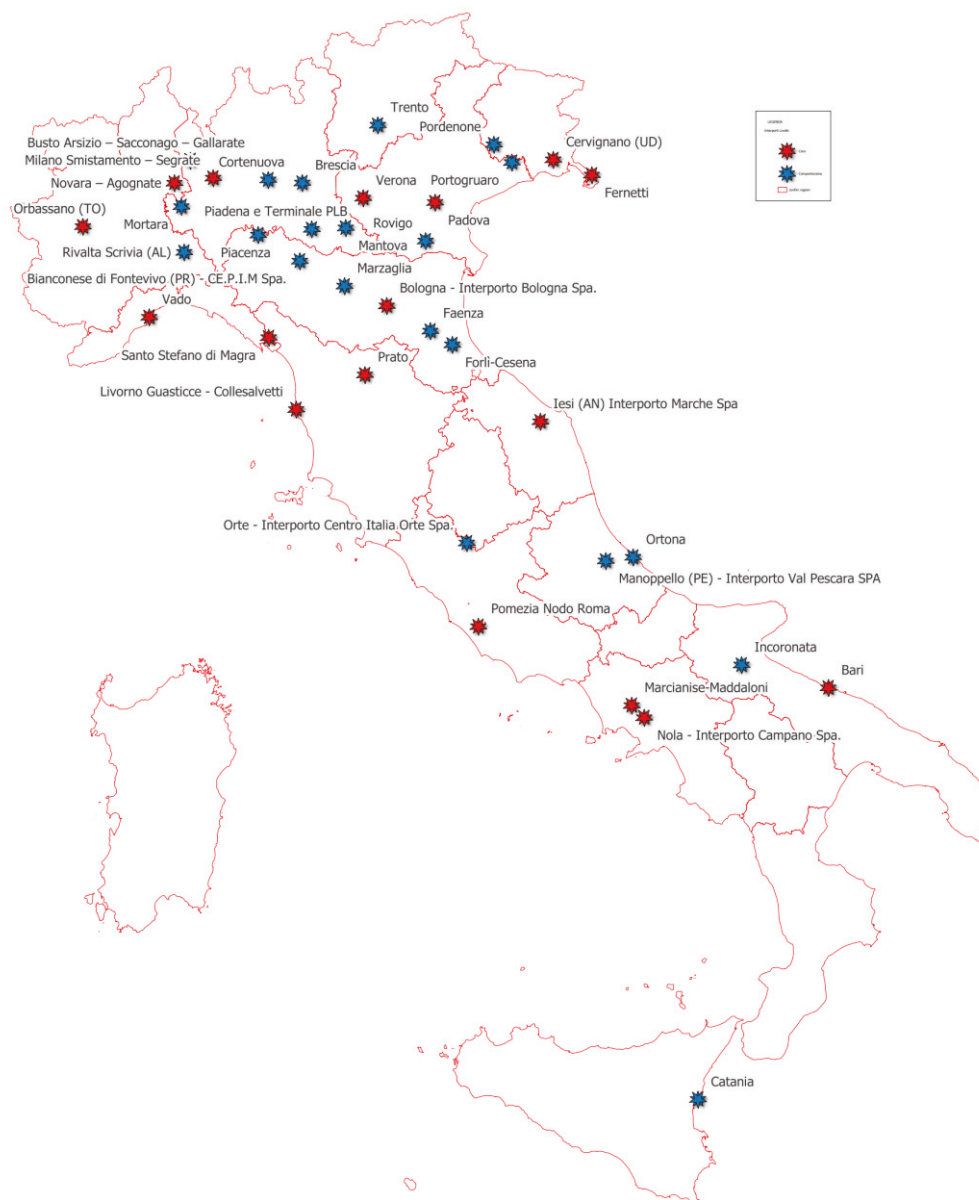
A sua volta un terminal merci è inserito nella Rete Centrale se, oltre a rispettare uno dei criteri di cui sopra, rispetta uno dei seguenti criteri:

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

⁸ L'Unione europea ha istituito una nomenclatura statistica comune delle unità territoriali, denominata “NUTS”, per permettere la rilevazione, la compilazione e la diffusione di statistiche regionali armonizzate nell'UE. La classificazione NUTS è gerarchica nella misura in cui suddivide ogni Stato membro in tre livelli: NUTS 1, NUTS 2 e NUTS 3. Il secondo e il terzo livello sono rispettivamente suddivisioni del primo e del secondo livello. Per l'Italia la classificazione NUTS 2 consiste in tutte le Regioni d'Italia e le province autonome di Trento e Bolzano.

⁹ L'Unione europea definisce “Nodo Urbano Principale”: La capitale dello stato membro, ogni “Area Metropolitana” (MEGA in the ESPON9 Atlas 2006), ogni conurbazione superiore a un milione di abitanti corrispondenti a una LUZ (“Larger Urban Zones”, according to Urban Audit and EUROSTAT), la città principale di un'isola/arcipelago appartenente ad una regione NUTS 1 con almeno un 1mln di abitanti.

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



Fonte: STM del MIT.

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

Nel triennio successivo alla crisi economica del 2009 si sono registrate significative riduzioni dei **traffici passeggeri**. Tra il 2009 e il 2012, infatti, il numero di spostamenti di persone è diminuito di circa il 15%, una riduzione che ha interessato in misura differente le diverse modalità, dal trasporto ferroviario (-3,2%) a quello stradale (-16,4%), passando per quello marittimo (-13,7%), con il solo trasporto aereo ad aver retto alla crisi, facendo registrare nello stesso periodo una crescita del 12,6%. Dal 2013 si è assistito ad una ripresa della mobilità dei passeggeri, anche grazie all'attivazione dei servizi ferroviari AV e all'apertura (nel 2012) alla libera concorrenza sui servizi ferroviari; ne è conseguita una risalita quasi continua, con incrementi medi di quasi il 3% all'anno degli spostamenti totali, che ha portato nel 2019 la domanda complessiva a tornare sui livelli precedenti la crisi del 2009. Nel 2020, a causa della pandemia da COVID-19, si è tornati a valori di domanda complessiva precedenti il boom economico degli anni '80-90, con perdite complessive di quasi il 40% in tutti i settori, con punte di quasi il 60% nel comparto ferroviario e di oltre il 70% nel trasporto aereo. Dal 2021 si assiste ad una significativa ripresa dei traffici, rallentata in una prima fase dal perdurare dello smart-working e della didattica a distanza (DAD) e, in generale, dagli effetti delle politiche restrittive indotte dalla pandemia, con gli spostamenti totali, che seppur ancora lontani nel 2024 dai valori pre-pandemici (-7,1%), mostrano una confortante crescita media annua dell'11,4% e con aumenti in tutti i comparti compresi tra il 7,7% medio annuo del trasporto marittimo ed il 45,6% medio annuo del trasporto aereo.

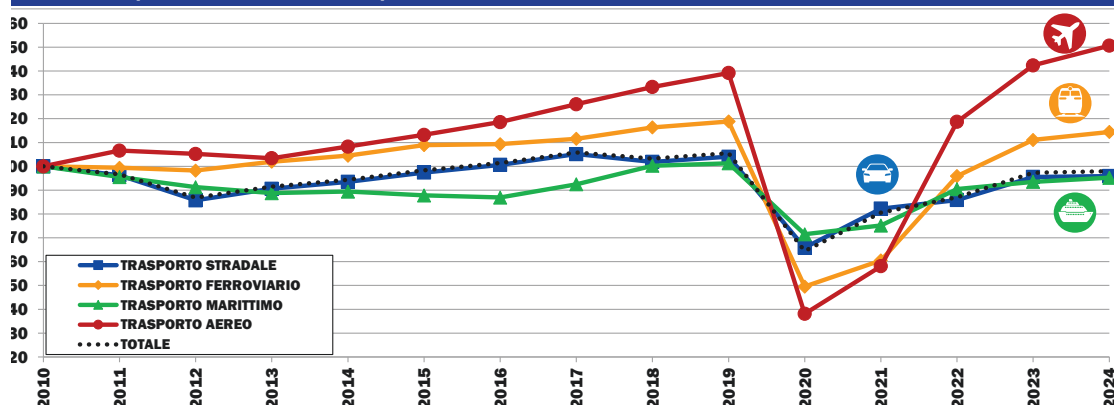
TABELLA III.4.1: ANDAMENTO DELLA DOMANDA NAZIONALE DI PASSEGGERI PER MODO DI TRASPORTO 2010-2024

SETTORE		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TRASPORTO STRADALE (a)	mld pax-km	842,09	810,69	722,19	762,87	787,39	820,18	847,25	885,46	857,73	875,91	554,82	692,81	723,03	804,62	807,73
	quota %	91,9%	91,5%	90,7%	91,0%	91,0%	91,0%	91,2%	91,3%	90,6%	90,6%	93,9%	93,9%	90,6%	90,2%	90,0%
TRASPORTO FERROVIARIO (b)	mld pax-km	54,68	54,36	53,72	55,73	57,12	59,54	59,77	61,01	63,60	64,98	27,08	33,09	52,45	60,73	62,57
	quota %	6,0%	6,1%	6,7%	6,6%	6,6%	6,6%	6,4%	6,3%	6,7%	6,7%	4,6%	4,5%	6,6%	6,8%	7,0%
TRASPORTO MARITTIMO (c)	mld pax-km	4,09	3,90	3,73	3,63	3,66	3,59	3,55	3,78	4,10	4,14	2,92	3,07	3,70	3,82	3,89
	quota %	0,4%	0,4%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%	0,4%	0,5%	0,4%	0,4%
TRASPORTO AEREO	mld pax-km	15,73	16,77	16,55	16,26	17,03	17,80	18,65	19,82	20,96	21,89	6,00	9,14	18,66	22,39	23,69
	quota %	1,7%	1,9%	2,1%	1,9%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,2%	2,3%	1,0%	1,2%	2,3%	2,5%	2,6%
TOTALE	mld pax-km	916,58	885,72	796,19	838,49	865,19	901,12	929,22	970,07	946,39	966,92	590,81	738,11	797,85	891,56	897,87
	var. %	-2,3%	-3,4%	-10,1%	5,3%	3,2%	4,2%	3,1%	4,4%	-2,4%	2,2%	-38,9%	24,9%	8,1%	11,7%	0,7%

Nota: sono considerati gli spostamenti di passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano; per il traffico ferroviario è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale. (a) comprende i trasporti collettivi extraurbani, i trasporti su filovie ed autobus urbani, e i trasporti privati; (b) comprende i trasporti su ferrovia, tranvie, metropolitane, funicolari e funivie; (c) comprende la navigazione marittima e quella per vie d'acqua interne.

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

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



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

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

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

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

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

SETTORE		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TRASPORTO STRADALE (a)	mld tonn-km	134,26	114,74	101,38	102,32	93,71	95,51	92,30	99,12	104,05	114,42	110,25	120,22	123,13	119,67	123,48
	quota %	64,8%	60,6%	58,6%	59,6%	55,8%	56,7%	53,4%	54,2%	55,8%	58,7%	58,2%	60,3%	59,1%	60,3%	61,3%
TRASPORTO FERROVIARIO (b)	mld tonn-km	18,62	19,79	20,24	19,04	20,16	20,78	22,71	22,34	22,07	21,31	20,75	24,26	24,33	22,69	22,93
	quota %	9,0%	10,4%	11,7%	11,1%	12,0%	12,3%	13,1%	12,2%	11,8%	10,9%	11,0%	12,2%	11,7%	11,4%	11,4%
TRASPORTO MARITTIMO (c)	mld tonn-km	53,29	53,85	50,37	49,20	52,93	51,21	56,78	60,07	59,06	58,03	57,42	53,66	59,81	54,90	53,95
	quota %	25,7%	28,4%	29,1%	28,7%	31,5%	30,4%	32,8%	32,9%	31,7%	29,8%	30,3%	26,9%	28,7%	27,7%	26,8%
TRASPORTO AEREO	mld tonn-km	1,01	1,03	0,98	0,99	1,05	1,09	1,17	1,27	1,26	1,22	0,93	1,21	1,24	1,22	1,08
	quota %	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,5%
TOTALE	mld tonn-km	207,18	189,40	172,97	171,55	167,85	168,59	172,95	182,79	186,44	194,97	189,34	199,35	208,51	198,47	201,44
	var. %	4,2%	-8,6%	-8,7%	-0,8%	-2,2%	0,4%	2,6%	5,7%	2,0%	4,6%	-2,9%	5,3%	4,6%	-4,8%	1,5%

Nota: sono considerati gli spostamenti di merci realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano; per il traffico ferroviario è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale. (a) autotrasporto non inferiore a 50 km; (b) la merce trasportata non include il peso dei carri privati vuoti e gli spostamenti delle locomotive singole; (c) comprende la navigazione marittima e quella per vie d'acqua interne.

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

I TRAFFICI STRADALI E AUTOSTRADALI

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

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

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TRASPORTO STRADALE	PRIVATO (autovetture, motocicli e ciclomotori)	mld pax-km	739,87	708,25	620,68	661,10	684,58	717,68	744,93	782,78	755,13	771,62	495,86	615,54	636,96	711,10	711,13
		quota %	87,9%	87,4%	85,9%	86,7%	86,9%	87,5%	87,9%	88,4%	88,0%	88,1%	89,4%	88,8%	88,1%	88,4%	88,0%
	COLLETTIVO URBANO (autolinee e filovie)	mld pax-km	12,09	11,54	10,97	11,02	11,20	10,95	11,02	11,59	11,60	12,11	7,21	7,43	9,02	10,73	12,09
		quota %	1,4%	1,4%	1,5%	1,4%	1,4%	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%	1,4%	1,3%	1,1%	1,2%	1,3%	1,5%
	COLLETTIVO EXTRAURBANO (autolinee e filovie)	mld pax-km	90,13	90,91	90,54	90,75	91,61	91,56	91,29	91,09	91,00	92,19	51,75	69,84	77,05	82,79	84,52
		quota %	10,7%	11,2%	12,5%	11,9%	11,6%	11,2%	10,8%	10,3%	10,6%	10,5%	9,3%	10,1%	10,7%	10,3%	10,5%
	TOTALE	mld pax-km	842,09	810,70	722,20	762,87	787,39	820,18	847,24	885,46	857,73	875,91	554,82	692,81	723,03	804,62	807,73
		var. %	-2,5%	-3,7%	-10,9%	5,6%	3,2%	4,2%	3,3%	4,5%	-3,1%	2,1%	-36,7%	24,9%	4,4%	11,3%	0,4%

Nota: sono considerati gli spostamenti passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano.

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

Con riferimento ai traffici autostradali, l'analisi dei trend di veicoli-km registrati da AISCAT mostra una crescita media annua totale (veicoli leggeri e pesanti) nel periodo 2013-2019 del 2,0%, che è seguita al periodo post-crisi economica (-9,8% tra 2010 e il 2013). Anche per questo settore la crisi sanitaria ha avuto un impatto rilevante, che si è tradotto in una riduzione nel 2020 del 32,1% per i veicoli leggeri e del 12,4% per i veicoli pesanti. Nel triennio 2021-2023 si è assistito ad una notevole ripresa dei traffici autostradali, con i veicoli leggeri e pesanti che hanno recuperato anche più di quanto perso (rispettivamente +1,6% e +4,7% rispetto ai valori pre-

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

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

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
TRASPORTO STRADALE (AUTOSTRADE)	VEICOLI LEGGERI	mld veic-km	64,50	63,60	59,08	58,18	59,33	61,51	63,51	64,70	64,54	64,69	43,92	55,33	62,77	65,74
		quota %	77,5%	77,2%	77,3%	77,4%	77,5%	77,5%	77,4%	77,2%	76,7%	76,4%	71,5%	73,3%	75,2%	75,9%
		var. %	-0,1%	-1,4%	-7,1%	-1,5%	2,0%	3,7%	3,3%	19%	-0,2%	0,2%	-32,1%	26,0%	13,5%	4,7%
	VEICOLI PESANTI	mld veic-km	18,77	18,75	17,35	16,94	17,25	17,87	18,51	19,14	19,58	19,96	17,49	20,18	20,72	20,91
		quota %	22,5%	22,8%	22,7%	22,6%	22,5%	22,5%	22,6%	22,8%	23,3%	23,6%	28,5%	26,7%	24,8%	24,1%
		var. %	2,2%	-0,1%	-7,5%	-2,3%	1,8%	3,6%	3,6%	3,4%	2,3%	1,9%	-12,4%	15,3%	2,7%	0,9%
	TOTALI	mld veic-km	83,27	82,36	76,42	75,12	76,57	79,38	82,02	83,83	84,13	84,66	61,41	75,50	83,49	86,65
		var. %	0,4%	-1,1%	-7,2%	-1,7%	1,9%	3,7%	3,3%	2,2%	0,4%	0,6%	-27,5%	22,9%	10,6%	3,8%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati AISCAT.

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

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

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TRASPORTO STRADALE (a)	AUTOTRASPORTO INTERNO (b)	mld tonn-km	134,26	114,74	101,38	102,32	93,71	95,51	92,30	99,12	104,05	114,42	110,25	120,22	123,13	119,67	123,48
		quota %	67,4%	73,8%	75,4%	72,7%	71,4%	74,5%	74,8%	75,9%	76,5%	75,6%	75,8%	75,9%	73,8%	75,3%	74,1%
	AUTOTRASPORTO INTERNAZIONALE (c)	mld tonn-km	65,01	40,80	33,05	38,40	37,54	32,69	31,07	31,42	31,91	36,98	35,22	38,17	43,61	39,18	43,05
		quota %	32,6%	26,2%	24,6%	27,3%	28,6%	25,5%	25,2%	24,1%	23,5%	24,4%	24,2%	24,1%	26,2%	24,7%	25,9%
	TOTALE	mld tonn-km	199,27	155,54	134,43	140,72	131,25	128,20	123,36	130,54	135,97	151,39	145,47	158,39	166,74	158,85	166,53
		var. %	7,0%	-21,9%	-13,6%	4,7%	-6,7%	-2,3%	-3,8%	5,8%	4,2%	11,3%	-3,9%	8,9%	5,3%	-4,7%	4,8%

Nota: (a) autotrasporto non inferiore a 50 km; (b) sono considerati gli spostamenti di merce realizzati da vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano; (c) trasporti internazionali comprensivi del traffico dei vettori stranieri (EU27 2007-2013, EU28 2013-2020, EU27 dal 2020).

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

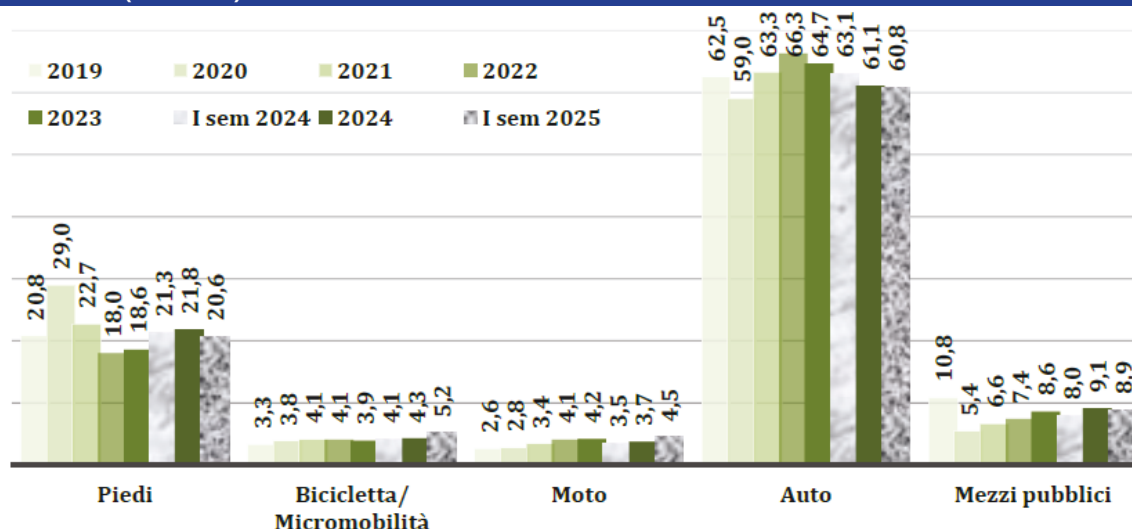
Con riferimento alla **mobilità urbana**, i dati pubblicati da ISFORT segnalano come la modalità individuale motorizzata (auto e moto) sia anche per il 2024 quella maggiormente utilizzata, con il 64,8% del totale, seguita dalla mobilità “dolce” (piedi, bici e micromobilità) con il 26,1% e dal trasporto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

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

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

motorizzate e non, stia diventando un'opzione sempre più robusta nelle scelte modali degli italiani.

FIGURA III.4.2: ANDAMENTO DELLA RIPARTIZIONE MODALE TRAFFICI NELLE AREE URBANE PER MODALITÀ DI TRASPORTO* (2019-2025)



* Nei mezzi privati sono compresi l'auto privata con e senza passeggeri, i mezzi agricoli, l'auto a noleggio e altri mezzi privati. Nei mezzi pubblici sono compresi tutti i mezzi di trasporto collettivi, urbani (autobus urbano, metro, tram ecc.) ed extraurbani (autobus di lunga percorrenza, treno locale e di lunga percorrenza, aereo, traghetto/nave ecc.), nonché altri mezzi, anche individuali, ma a disponibilità pubblica (taxi, NCC, car sharing, piattaforme car pooling). Gli spostamenti si riferiscono sia al trasporto a compensazione economica (Tpi in generale), sia a quello interamente sul mercato (es. treni AV, segmenti del trasporto pubblico su gomma di lunga percorrenza).

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

I TRAFFICI FERROVIARI

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

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

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
TRASPORTO FERROVIARIO	FERROVIA (piccole/medie e grandi imprese)	mld pax-km	47,17	46,85	46,76	48,74	49,96	52,21	52,18	53,23	55,49	56,59	22,27	27,69	46,50	54,79	55,87
		quota %	86,3%	86,2%	87,0%	87,5%	87,5%	87,7%	87,3%	87,3%	87,2%	87,1%	82,2%	83,7%	88,6%	90,2%	89,3%
	METROPOLITANA	mld pax-km	5,95	5,85	5,30	5,36	5,39	5,53	5,39	5,56	5,85	6,05	3,40	3,94	4,63	4,58	5,31
		quota %	10,9%	10,8%	9,9%	9,6%	9,4%	9,3%	9,0%	9,1%	9,2%	9,3%	12,5%	11,9%	8,8%	7,5%	8,5%
	TRANVIA (urbana ed extraurbana)	mld pax-km	1,21	1,32	1,32	1,31	1,34	1,38	1,44	1,47	1,51	1,64	1,06	1,17	1,20	1,23	1,25
		quota %	2,2%	2,4%	2,5%	2,3%	2,4%	2,3%	2,4%	2,4%	2,4%	2,5%	3,9%	3,5%	2,3%	2,0%	2,0%
	FUNIVIA e FUNICOLARE	mld pax-km	0,35	0,35	0,34	0,33	0,43	0,43	0,77	0,75	0,75	0,69	0,36	0,29	0,12	0,13	0,14
		quota %	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,8%	0,7%	1,3%	1,2%	1,2%	1,1%	1,3%	0,9%	0,2%	0,2%	0,2%
	TOTALE	mld pax-km	54,68	54,36	53,72	55,73	57,12	59,54	59,77	61,01	63,60	64,98	27,08	33,09	52,46	60,73	62,57
		var. %	-1,5%	-0,6%	-1,2%	3,8%	2,5%	4,2%	0,4%	2,1%	4,3%	2,2%	-58,3%	22,2%	58,5%	15,8%	3,0%

Nota: sono considerati gli spostamenti dei passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano ed è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale.

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

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

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

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TRASPORTO FERROVIARIO (a)	GRANDI IMPRESE	mld tonn-km	15,14	17,28	16,85	17,59	18,12	18,34	22,39	22,06	21,80	20,99	20,35	23,40	24,13	22,59
		quota %	81,3%	87,3%	83,2%	92,4%	89,9%	88,3%	98,6%	98,8%	98,8%	98,5%	98,1%	96,4%	99,2%	98,5%
	PICCOLE/MEDIE IMPRESE	mld tonn-km	3,48	2,51	3,40	1,44	2,03	2,44	0,32	0,27	0,27	0,32	0,40	0,86	0,20	0,34
		quota %	18,7%	12,7%	16,8%	7,6%	10,1%	11,7%	1,4%	1,2%	1,2%	1,5%	1,9%	3,6%	0,8%	1,5%
	TOTALE	mld tonn-km	18,62	19,79	20,24	19,04	20,16	20,78	22,71	22,34	22,07	21,31	20,75	24,26	24,33	22,93
		var. %	4,6%	6,3%	2,3%	-6,0%	5,9%	3,1%	9,3%	-1,7%	-1,2%	-3,4%	-2,6%	16,9%	0,3%	-6,7%

Nota: sono considerati gli spostamenti di merci realizzati mediante vettori nazionali ed internazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano. (a) la merce trasportata non include il peso dei carri privati vuoti e gli spostamenti delle locomotive singole.

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

I TRAFFICI MARITTIMI

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

Analizzando i dati relativi alle singole tipologie di traffico, il **trasporto crocieristico**, dopo aver vissuto un periodo di forte *boom* nel biennio 2017-2019 (+20,5%), ha subito una vistosa battuta d'arresto a causa della pandemia, durante la quale ha perso quasi il 95% dei suoi traffici, in gran parte già recuperati nel 2022 e più che recuperati nel 2024 (+16,7% rispetto al periodo pre-pandemico e valore, per la prima volta, che sfiora quasi i 14 milioni di passeggeri annui).

Anche i flussi sui **traghetti**, che prima del COVID-19 crescevano con tassi medi annui del 2,3% (2016-2019), hanno visto quasi dimezzare i propri traffici, passando tra il 2019 e il 2020 da 18 a 10 milioni di passeggeri annui, anch'essi già recuperati nel quadriennio successivo (+7,4% nel 2024 rispetto al periodo pre-COVID). Il **traffico locale**, che nel 2019 aveva accresciuto notevolmente i propri volumi rispetto all'anno precedente (+50,7%), nel 2020 ha perso oltre il 40% dei propri traffici, anche in questo caso già ampiamente recuperati nel 2024 (+6,9% rispetto al periodo pre-pandemico).

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

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

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoporti.

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

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

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

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

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

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoporti.

Nel 2024 il **settore Ro-Ro** ha movimentato poco più di 122 milioni di tonnellate di merce, in notevole espansione rispetto al 2019 (+9,1%), con un valore leggermente superiore anche rispetto all'anno precedente (+0,8%), che ha permesso al mercato Ro-Ro di confermarsi il secondo comparto del trasporto merci marittimo per tonnellate movimentate, seppur di poco rispetto ai **container**; quest'ultimi, con poco meno di 122 milioni di tonnellate movimentate nel 2024, fanno registrare un incremento del 5,6% rispetto all'anno precedente.

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

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

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoport.

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

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

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

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assoport.

I TRAFFICI AEROPORTUALI

Il sistema aeroportuale italiano, tra i settori più colpiti dalla pandemia e dalle conseguenti restrizioni alla libera circolazione tra Stati, ha chiuso il 2024 con un nuovo record storico di passeggeri trasportati, superando per la prima volta nella storia i 200 milioni, con un incremento dell'11,0% rispetto ad un anno prima e con volumi movimentati più che recuperati rispetto al periodo pre-pandemico (+13,3% rispetto al 2019).

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

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

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

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
TRASPORTO AEREO	NAZIONALI	mln pax	59,23	63,42	60,13	56,38	57,75	58,59	60,09	61,92	63,95	64,39	24,91	41,93	64,09	68,19	72,14
		quota %	42,4%	42,7%	41,0%	39,2%	38,4%	37,3%	36,5%	35,3%	34,5%	33,4%	47,2%	52,1%	39,0%	34,6%	33,0%
		var. %	5,9%	7,1%	-5,2%	-6,2%	2,4%	1,5%	2,6%	3,0%	3,3%	0,7%	-61,3%	68,3%	52,8%	6,4%	5,8%
	INTERNAZIONALI EXTRA-UE	mln pax	26,66	27,08	28,26	29,10	26,98	22,23	22,77	24,77	28,03	30,82	5,80	8,77	29,26	42,16	48,10
		quota %	19,1%	18,2%	19,3%	20,2%	18,0%	14,2%	13,8%	14,1%	15,1%	16,0%	11,0%	10,9%	17,8%	21,4%	22,0%
		var. %	11,3%	1,6%	4,4%	3,0%	-7,3%	-17,6%	2,4%	8,8%	13,2%	9,9%	-81,2%	51,3%	233,7%	44,1%	14,1%
	INTERNAZIONALI UE (inclusa Svizzera)	mln pax	52,64	57,21	57,46	57,76	64,95	75,62	81,18	88,09	93,01	97,22	21,90	29,52	70,58	86,02	97,74
		quota %	37,7%	38,5%	39,2%	40,1%	43,2%	48,2%	49,4%	50,3%	50,2%	50,4%	41,5%	36,7%	43,0%	43,7%	44,7%
		var. %	6,2%	8,7%	0,4%	0,5%	12,5%	16,4%	7,4%	8,5%	5,6%	4,5%	-77,5%	34,8%	139,1%	21,9%	13,6%
	TRANSITI DIRETTI	mln pax	1,03	0,77	0,76	0,64	0,58	0,47	0,40	0,37	0,42	0,42	0,15	0,19	0,40	0,46	0,47
		quota %	0,7%	0,5%	0,5%	0,4%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
		var. %	1,5%	-25,7%	-0,5%	-16,0%	-9,7%	-18,4%	-15,6%	-7,3%	15,0%	-1,3%	-63,2%	24,2%	110,8%	14,9%	0,9%
	TOTALE	mln pax	139,56	148,47	146,61	143,88	150,25	156,91	164,44	175,15	185,42	192,85	52,76	80,42	164,33	196,84	218,45
		var. %	7,0%	6,4%	-1,3%	-1,9%	4,4%	4,4%	4,8%	6,5%	5,9%	4,0%	-72,6%	52,4%	104,4%	19,8%	11,0%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assaeroporti.

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

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

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
TRASPORTO AEREO	MERCİ AVIO	k tonn	811,2	827,2	784,5	800,9	854,2	897,5	964,1	1.060,9	1.056,6	1.016,6	768,5	1.018,2	1.034,4	1.022,6	1.178,0
		quota %	88,3%	88,0%	87,7%	88,3%	89,7%	91,1%	92,4%	92,6%	92,7%	92,1%	91,3%	93,5%	93,4%	94,1%	94,3%
		var. %	20,2%	2,0%	-5,2%	2,1%	6,7%	5,1%	7,4%	10,0%	-0,4%	-3,8%	-24,4%	32,5%	1,6%	-1,1%	15,2%
	MERCİ SUPERFICIE	k tonn	37,1	50,1	49,9	48,8	40,6	34,3	34,0	38,9	34,5	30,1	17,2	18,8	22,0	16,7	20,0
		quota %	4,0%	5,3%	5,6%	5,4%	4,3%	3,5%	3,3%	3,4%	3,0%	2,7%	2,0%	1,7%	2,0%	1,5%	1,6%
		var. %	43,7%	35,1%	-0,3%	-2,2%	-16,9%	-15,4%	-0,9%	14,4%	-11,2%	-12,8%	-43,0%	9,3%	17,1%	-24,1%	19,7%
	POSTA	k tonn	70,5	62,6	59,7	57,8	57,3	53,7	45,3	45,4	48,6	56,9	56,2	51,8	51,1	47,5	51,2
		quota %	7,7%	6,7%	6,7%	6,4%	6,0%	5,4%	4,3%	4,0%	4,3%	5,2%	6,7%	4,8%	4,6%	4,4%	4,1%
		var. %	-9,3%	-11,2%	-4,6%	-3,2%	-0,9%	-6,3%	-15,6%	0,2%	7,1%	17,0%	-1,3%	-7,8%	-1,4%	-7,0%	7,8%
	TOTALE	k tonn	918,8	939,8	894,1	907,5	952,1	985,5	1.043,4	1.145,2	1.139,8	1.103,7	841,9	1.088,8	1.107,5	1.086,8	1.249,2
		var. %	18,0%	2,3%	-4,9%	1,5%	4,9%	3,5%	5,9%	9,8%	-0,5%	-3,2%	-23,7%	29,3%	1,7%	-1,9%	14,9%

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati Assaeroporti.

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

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

SETTORE	CATEGORIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024		
TRASPORTO AEREO INTERNAZ.	PARTENZE	k tonn	406,1	435,6	422,2	436,0	464,5	511,5	558,6	597,6	589,4	568,3	391,9	523,7	547,9	542,6	610,4	
		quota %	52,9%	55,3%	56,8%	56,4%	56,6%	58,8%	59,5%	58,8%	57,9%	58,0%	55,1%	54,6%	56,4%	56,2%	54,4%	
		var. %	21,7%	7,3%	-3,1%	3,3%	6,5%	10,1%	9,2%	7,0%	-1,4%	-3,6%	-31,0%	33,7%	4,6%	-1,0%	12,5%	
	ARRIVI	k tonn	361,1	351,7	320,6	337,5	356,5	358,9	380,5	419,3	428,6	410,9	319,5	436,3	424,4	423,1	512,3	
		quota %	47,1%	44,7%	43,2%	43,6%	43,4%	41,2%	40,5%	41,2%	42,1%	42,0%	44,9%	45,4%	43,6%	43,8%	45,6%	
		var. %	17,2%	-2,6%	-8,9%	5,3%	5,6%	0,7%	6,0%	10,2%	2,2%	-4,1%	-22,2%	36,6%	-2,7%	-0,3%	21,1%	
	TOTALE	k tonn	767,1	787,4	742,7	773,5	820,9	870,3	939,1	1.016,9	1.018,0	979,2	711,4	960,1	972,3	965,7	1.122,7	
		var. %	19,5%	2,6%	-5,7%	4,1%	6,1%	6,0%	7,9%	8,3%	0,1%	-3,8%	-27,4%	35,0%	1,3%	-0,7%	16,3%	
	TRASPORTO AEREO INTERNO	PARTENZE	k tonn	57,1	51,6	50,8	42,7	45,9	35,3	36,3	35,9	36,9	38,4	35,0	47,0	50,5	43,4	38,6
			quota %	52,3%	51,1%	50,4%	53,2%	52,1%	50,4%	50,3%	51,7%	52,3%	50,9%	51,2%	51,0%	50,3%	48,9%	48,7%
var. %			5,5%	-9,5%	-1,6%	-16,0%	7,6%	-23,1%	2,8%	-1,0%	2,8%	3,9%	-8,7%	34,2%	7,5%	-14,0%	-11,2%	
ARRIVI		k tonn	52,1	49,4	49,9	37,6	42,2	34,7	35,9	33,5	33,6	37,0	33,4	45,2	49,9	45,3	40,7	
		quota %	47,7%	48,9%	49,6%	46,8%	47,9%	49,6%	49,7%	48,3%	47,7%	49,1%	48,8%	49,0%	49,7%	51,1%	51,3%	
		var. %	2,0%	-5,3%	1,2%	-24,8%	12,3%	-17,7%	3,2%	-6,6%	0,3%	10,2%	-9,7%	35,3%	10,4%	-9,2%	-10,3%	
TOTALE		k tonn	109,2	101,0	100,7	80,2	88,1	70,0	72,1	69,4	70,5	75,4	68,4	92,2	100,4	88,8	79,2	
		var. %	3,8%	-7,5%	-0,2%	-20,3%	9,8%	-20,5%	3,0%	-3,8%	1,6%	6,9%	-9,2%	34,7%	8,9%	-11,6%	-10,8%	

Fonte: elaborazione STM del MIT su dati ISTAT.

I SERVIZI DI SHARING MOBILITY

La *sharing mobility* comprende l'utilizzo condiviso di un veicolo (automobile, ciclomotore, bicicletta, monopattino), che aumenta le possibilità di spostarsi senza dover possedere il veicolo che si utilizza e, di conseguenza, ridurre le esternalità negative legate al suo uso. Spesso questa forma di mobilità è offerta attraverso servizi di mobilità dedicati nella versione classica *Station Based* (SB) oppure nella più recente versione *Free Floating* (FF).

Secondo i dati pubblicati dall'Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility, promosso (tra gli altri) dal MIT, nel 2024 la *sharing mobility* in Italia, dopo un triennio 2020-2022 di notevole espansione, si conferma in flessione rispetto all'anno precedente, così come già avvenuto nel 2023. Nel 2020 la forte contrazione della domanda di mobilità, causata dalle misure di contenimento del virus, aveva di fatto indotto un calo complessivo delle percorrenze di oltre il 30% nell'**insieme dei servizi di sharing mobility**; a distanza di cinque anni dal COVID le percorrenze totali, già completamente recuperate nel 2021 (+0,4% rispetto al pre-COVID), nel 2024 hanno fatto registrare un notevole incremento rispetto al 2019 (+39,0%) seppur in calo rispetto all'anno precedente (-4,5%).

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

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

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

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

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

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

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

Dall'analisi condotta a partire dai dati messi a disposizione dagli operatori multimodali nazionali, dalle Direzioni Generali del MIT e dei centri studi/ricerche è possibile desumere le tendenze della domanda di spostamento (passeggeri e merci) e la sua ripartizione modale, dal 2019 sino a tutto il 2025. In particolare, guardando ai dati relativi alle variazioni percentuali su base annuale del 2025 rispetto al 2019 emerge che:

- **TRASPORTO STRADALE:** i traffici dei veicoli leggeri e degli autobus su rete ANAS mostrano una tendenza positiva, con i leggeri superiori dell'1% a quelli del 2019 (a fronte di un valore in linea nel 2024 ed una contrazione del 2%, 4%, 9% e 24% nel 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), e con gli autobus addirittura superiori del 6% ai valori pre-pandemici (a fronte di +4%, +2%, -4%, -11% e -28% rispettivamente nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020). Analoga tendenza si osserva per i traffici leggeri sulla rete delle autostrade in concessione che, nel 2025, hanno recuperato i valori del 2019 (+4% contro +3%, +2%, -3%, -15% e -32% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente). I traffici dei veicoli pesanti su rete ANAS sono anch'essi superiori rispetto a quelli del 2019 (+9% contro +6%, +4%, +1%, +1% e -11% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), quelli sulla rete delle autostrade in concessione sono superiori del 7% ai valori del 2019 (in trend positivo con i valori +6%, +4%, +3%, +0% e -14% registrati nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente);
- **TRASPORTO FERROVIARIO:** a fronte di un aumento dell'offerta di servizi AV dell'1% rispetto al 2019 (+1%, -1%, -7%, -35% e -44% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), il traffico passeggeri risulta superiore del 3% a quello del 2019 (+4%, +2%, -16%, -62% e -70% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente). Inoltre, a fronte di un incremento del 3% dei servizi IC/ICN erogati rispetto al 2019 (+4%, +3%, +1%, -1% e -24% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), i traffici passeggeri risultano anch'essi superiori a quelli del 2019 (+14% contro +14%, +10%, -10%, -43% e -57% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente);
- **TRASPORTO AEREO:** a fronte di un aumento dell'offerta di voli aerei nazionali e internazionali dell'8% rispetto al 2019 (+5%, -2%, -11%, -42% e -57% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), i traffici passeggeri sono superiori del 19% a quelli del periodo pre-pandemico (contro +13%, +2%, -15%, -58% e -73% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), mentre quelli merci sono superiori del 15% (a fronte di +13%, -1%, +0%, -1% e -24% rispettivamente nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020);
- **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE:** con riferimento ai traffici ferroviari regionali di Trenitalia, a fronte di una contrazione dei servizi del 9% rispetto al 2019 (contro -8%, -10%, -10%, -11% e -22% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente), i traffici passeggeri sono inferiori dell'11% a quelli del 2019 (contro -11%, -13%, -26%, -47% e -57% nel 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020 rispettivamente).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

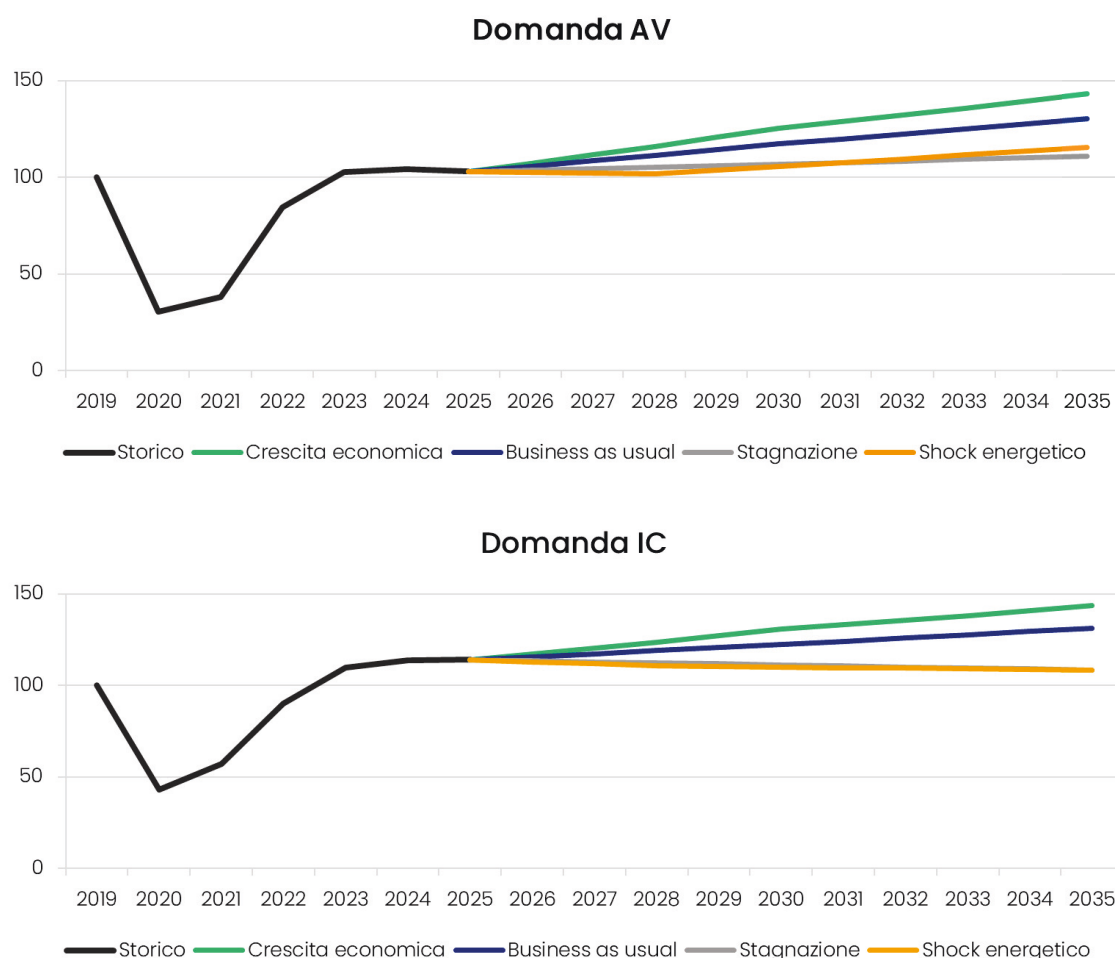
Le variabili esplicative sono selezionate per ciascun segmento in base alla rilevanza economica e alla disponibilità di serie storiche coerenti e risultano, a seconda dei segmenti di domanda considerati, compresi tra, ad esempio: PIL pro capite; costo relativo auto/treno, offerta di servizi di trasporto;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

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

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

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

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



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

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

III.5 L'ANDAMENTO DEL PNRR

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

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

Nel corso di questo anno è stato conseguito il traguardo finale previsto circa la riduzione delle perdite idriche, mediante la distrettualizzazione delle reti di distribuzione dell'acqua. Si tratta, in particolare, dell'installazione di sistemi di controllo avanzati, in circa 51.000 km di rete, che consentono di monitorare i nodi principali e i punti più sensibili della rete¹¹.

In particolare, con riferimento alla Missione 2 - Componente 2 (mobilità sostenibile), oltre al conseguimento delle milestone di natura normativa, incluse l'adozione dei decreti attuativi e la definizione dei criteri di riparto delle risorse, previste nelle prime fasi attuative, sono stati aggiudicati tutti gli appalti e risultano realizzati i seguenti target intermedi: i) per il parco autobus regionale per il trasporto pubblico, l'immatricolazione di 825 autobus a zero emissioni¹²; ii) per parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico, la consegna di 31 treni elettrici¹³; iii) nell'ambito delle ciclovie urbane, la conclusione dei lavori per circa 253 km di piste ciclabili¹⁴.

Per quanto riguarda la Missione 3 - Componente 1 (Investimenti sulla rete ferroviaria) - con una dotazione finanziaria di 21 miliardi di euro sui circa 40 miliardi di competenza del MIT - sono state conseguite le milestone relative all'aggiudicazione degli appalti, mentre a partire dal dicembre 2023 sono stati realizzati i target intermedi relativi a: i) 172 km di interventi di resilienza al Sud¹⁵; ii) 716 km relativi al potenziamento dei nodi ferroviari e dei collegamenti nazionali chiave¹⁶; iii) la riqualificazione di 10 stazioni ferroviarie al Sud¹⁷.

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

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

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

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

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

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

¹⁷ M3C1 - Investimento 1.8: Miglioramento delle stazioni ferroviarie (gestite da RFI nel Sud) (Target M3C1-19 - T4/2025) prevedeva che, entro il 31 dicembre 2024, dieci stazioni ferroviarie fossero migliorate e rese accessibili nel rispetto del regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione e ai regolamenti dell'UE in materia di sicurezza ferroviaria. Il target M3C1-19 è stato rendicontato attraverso il completamento dei lavori nelle seguenti 10 stazioni ferroviarie: Falciano-

Anche nell'ambito degli interventi sul sistema portuale e logistico nazionale (Missione 3 - Componente 2 - Intermodalità e logistica integrata) risultano conseguite le milestone relative alle riforme del piano e rileva, inoltre, l'investimento per la "Digitalizzazione della catena logistica" con il quale tutte le Autorità di Sistema Portuale si sono dotate di servizi Port Community System interoperabili con l'Agenzia delle Dogane e/o con le Capitanerie di Porto e compatibili con la Piattaforma Logistica digitale Nazionale.¹⁸ Nell'ambito degli interventi infrastrutturali per la coesione territoriale, si segnala l'investimento per rafforzare la dotazione infrastrutturale nei territori della ZES unica, nell'ambito del quale sono stati avviati - nel 2024 - n. 50 interventi relativi a: i) le connessioni di "ultimo miglio" ferroviario o stradale con i porti e le aree industriali; ii) la digitalizzazione della logistica, urbanizzazione ed efficientamento energetico; iii) il rafforzamento della resilienza dei porti¹⁹.

Le riforme PNRR attribuite al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno inciso in modo strutturale sui processi di pianificazione, programmazione ed esecuzione delle opere pubbliche, nonché sull'assetto regolatorio dei settori della mobilità e delle infrastrutture. Tra le riforme PNRR di maggiore rilievo si evidenziano, in primo luogo, la riforma dell'iter di approvazione del Contratto di Programma tra Ministero e Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, che ha semplificato e razionalizzato le fasi autorizzative e di aggiornamento, riducendo i tempi di approvazione e rafforzando la programmazione pluriennale degli investimenti²⁰. In secondo luogo, la riforma delle concessioni portuali, volta ad accrescere trasparenza, concorrenza e uniformità nei criteri di affidamento e rinnovo, con maggiore allineamento agli standard europei per le procedure di rilascio delle concessioni da parte delle Autorità di sistema portuale²¹. Infine, la riforma della pianificazione in ambito idrico (PNISSI - Piano Nazionale di Interventi Infrastrutturali e per la Sicurezza nel Settore Idrico), che ha introdotto una programmazione nazionale integrata degli interventi prioritari, migliorando coordinamento, selezione delle opere e capacità amministrativa nel settore delle infrastrutture idriche²².

Con la revisione del PNRR, di cui alla Decisione del Consiglio del 24 novembre 2025, sono state apportate alcune modifiche alle misure del MIT nell'ottica della semplificazione dei processi correlati alla chiusura del Piano e alla mitigazione di eventuali rischi di non conseguimento degli obiettivi finali. Tra le novità di maggiore rilievo si evidenziano una riforma volta al rafforzamento dell'efficienza del settore ferroviario²³, per quanto riguarda sia l'infrastruttura sia i servizi, e l'istituzione di uno strumento finanziario per l'erogazione di sovvenzioni volte a incentivare gli

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

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

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

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

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

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

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

investimenti privati e a migliorare l'accesso ai finanziamenti nel settore della gestione delle risorse idriche in Italia, con una dotazione finanziaria pari a 1 miliardo di euro²⁴.

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

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

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

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

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

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

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

IV. I FOCUS STRATEGICI

IV.1 IL PONTE SULLO STRETTO

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

Il "Ponte sullo Stretto" si caratterizza come un vero e proprio simbolo della mobilità del futuro che, oltre ad abbattere sensibilmente i tempi di percorrenza, avrà un impatto significativo sulla riduzione delle emissioni inquinanti, in particolare quelle riferibili ai gas climalteranti, generati dalle attuali modalità di attraversamento dello Stretto.

L'opera è stata progettata secondo lo schema del ponte sospeso, con una lunghezza della campata centrale di 3.300 metri (3.666 metri considerando anche le campate laterali), con 60,4 metri di larghezza dell'impalcato, con 6 corsie stradali, 3 per ciascun senso di marcia (veloce, normale, emergenza) e 2 binari ferroviari, per una capacità massima dell'infrastruttura pari a 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno.

Nel perimetro del progetto sono previste, inoltre, diverse opere di adduzione della viabilità esistente al ponte, con la realizzazione di 20,3 km di collegamenti stradali e 20,2 km di collegamenti ferroviari, comprensivi della realizzazione di 3 nuove stazioni nell'area di Messina.

ITER DEL PROGETTO

Con il DL 31 marzo 2023, n. 35, convertito in legge 26 maggio 2023, n.58 recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria", si è riavviato l'iter realizzativo dell'opera - attraverso la ripresa di efficacia del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A. e dei contratti con il contraente generale e gli altri affidatari dei servizi funzionali alla realizzazione dell'Opera subordinatamente alla rinuncia del contenzioso pendente - in continuità con l'iter approvativo del progetto definitivo del 2011-2012, disponendone l'adeguamento alle più recenti norme tecniche di costruzione, all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali da costruzione, nonché alle normative vigenti in ambito archeologico, ambientale e paesaggistico.

A tal fine è stata predisposta la "Relazione del progettista", che integra il progetto definitivo attestandone anche la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera, per la quale si è ottenuto il parere favorevole da parte del Comitato scientifico indipendente, nominato nell'ottobre del 2023 dal MIT, e l'approvazione da parte del CdA della società Stretto di Messina S.p.A., avvenuta nel mese di febbraio 2024.

Tutti gli atti necessari al proseguo dell'iter progettuale sono stati trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha svolto la Conferenza di Servizi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

COSTI DEL PROGETTO

Per la realizzazione del Ponte e delle opere connesse di competenza della Società Stretto di Messina è stato stimato, ad opera completata, un costo complessivo aggiornato pari a 13,5 mld che risulta quindi invariato. Per quanto riguarda le opere di connessione al Ponte, la cui realizzazione è a carico di RFI e di ANAS, i finanziamenti vengono regolati tramite i rispettivi Contratti di Programma.

PRESTAZIONI ATTESE NELLO SCENARIO INFRASTRUTTURALE DI APERTURA ALL'ESERCIZIO

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

I servizi ferroviari di carattere metropolitano (area dello Stretto) saranno articolati sulla direttrice RC Centrale - Catona - Messina Gazzi - Messina Centrale, con possibili estensioni a sud di RC Centrale e di Gazzi. Lungo il tratto ferroviario siciliano è prevista la realizzazione di tre nuove fermate urbane, collocate in corrispondenza di viale Europa, nel centro di Messina, in corrispondenza del quartiere dell'Annunziata e in corrispondenza del complesso universitario e ospedaliero in località Papardo. Inoltre, sarà programmato un servizio interregionale Messina - Lametia T., utile anche per il collegamento con l'aeroporto di Lametia.

I servizi ferroviari di lunga percorrenza comprendono servizi AV Fast che percorreranno l'intera direttrice tra Palermo e Roma, ad integrazione dei servizi AV Fast tra Reggio Calabria e Roma, e servizi Intercity di collegamento tra Palermo, Agrigento, Siracusa con l'Italia continentale.

IV.2 LA REVISIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tale Piano è attualmente in fase di predisposizione.

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

IV.3 IL PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA STRADALE

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

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

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

Le elaborazioni condotte da ACI e ISTAT hanno fatto emergere che, tra i comportamenti errati alla guida, si confermano come più frequenti la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e dei limiti di velocità (che assommano insieme il 37,8% dei casi). Hanno evidenziato, inoltre, un elevato numero di sanzioni comminate, oltre che per il superamento dei limiti di velocità, per uso improprio di dispositivi in auto (cinture di sicurezza e dispositivi di ritenuta per bambini) e per guida sotto effetto di alcool e droghe.

Pertanto, è fondamentale una visione sistemica della sicurezza della circolazione stradale finalizzando interventi tesi ad affrontare i problemi più urgenti e di maggiore impatto sociale, anche nell'ottica del perseguimento di un "obiettivo di lungo, medio o breve periodo".

Obiettivo di breve periodo

- L'Adozione di una riforma organica del Codice della strada e del relativo regolamento di esecuzione e attuazione, finalizzata al miglioramento della sicurezza stradale informata ai criteri di semplicità, chiarezza, efficienza, equità e rispetto di tutte le tipologie di utenti è stata prevista nella delega di cui all'art. 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177. A tal riguardo sono stati predisposti i seguenti decreti attuativi:
 - Decreto "Safety car". Gli organi di polizia stradale, nonché i soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal Codice della strada, effettuano il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti da eventi programmati o prevedibili, come installazione o rimozione di cantieri o da

- eventi non programmabili o imprevedibili, quali ad esempio presenza di persone sulla carreggiata, incidenti o altri eventi. Il provvedimento definisce le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi;
- Pesatura dinamica dei veicoli. Il decreto definisce le caratteristiche ed i requisiti dei sistemi utilizzabili per il controllo dinamico della massa dei veicoli stradali, denominati sistemi di pesatura dinamica o sistemi WIM, nonché le procedure per ottenere la loro omologazione e le relative condizioni per l'installazione e l'esercizio;
 - Segnaletica Contromano. Il decreto definisce le caratteristiche, le modalità ed i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare, nelle strade a doppia carreggiata, tipologia A - Autostrada, B - strada extraurbana principale e D - strada urbana di scorrimento, nei punti di possibile imbocco contromano, denominata "segnaletica contromano". L'ambito di applicazione del provvedimento riguarda la segnaletica da installare al fine di rafforzare quella prevista dal Codice e dal Regolamento, nelle strade a doppia carreggiata in corrispondenza degli svincoli, delle eventuali intersezioni a raso, delle zone di inizio delle strade a doppia carreggiata, nelle aree di servizio e/o di parcheggio. Tale segnaletica può essere installata nelle aree di esazione del pedaggio autostradale nel caso in cui non ci siano elementi di separazione e negli accessi diretti se è possibile un accesso contromano;
 - Circolazione di veicoli di interesse storico e collezionistico nelle aree urbane. Il decreto stabilisce le modalità agevolate di accesso di tali veicoli alle aree soggette alle limitazioni della circolazione stradale per il rispetto della qualità dell'aria.
- La consegna da parte del RTI dell'Osservatorio Nazionale Sicurezza Stradale come strumento di monitoraggio, nel quale convergeranno i principali database esistenti in termini dei dati di incidentalità e nel quale confluiranno le informazioni sullo stato di realizzazione dei programmi attuativi del PNSS 2030 e la diffusione e l'utilizzo degli Indicatori di Prestazione della sicurezza stradale nell'ambito delle politiche nazionali di sicurezza stradale.

Obiettivo di medio periodo

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

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

Le risorse sono state finalizzate alle seguenti tipologie di intervento:

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

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

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

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

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

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

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

- Collaborazione con enti di ricerca per lo sviluppo di metodologie innovative per il miglioramento della sicurezza e dell'efficienza della rete stradale, basate sull'analisi delle caratteristiche infrastrutturali e sulla valutazione del rischio di incidente, attraverso la sperimentazione di nuove tecnologie.
- Controlli sistematici a livello di rete sulle strade transeuropee, autostrade e strade extraurbane e adozione di norme regionali per il monitoraggio della sicurezza sulle strade locali.
- Aggiornamento delle vigenti disposizioni normative, in osservanza delle evoluzioni tecnologiche e dei frequenti aggiornamenti per adeguamento alle disposizioni europee.
- Politiche di enforcement per la prevenzione, gestione e pianificazione delle attività di monitoraggio su strada degli organi di controllo con l'obiettivo della riduzione del numero e delle conseguenze degli incidenti veicolari: sono state attivate attraverso accordi con la Polizia di Stato e con l'Arma dei Carabinieri. Tali accordi hanno come obiettivo comune la realizzazione delle attività necessarie per effettuare specifici controlli su alcuni dei comportamenti che sono più a rischio, con particolare riferimento alle violazioni ai limiti di velocità, alla guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di stupefacenti, e la successiva analisi dei dati derivanti da tali controlli.

Obiettivo di lungo periodo

Dal punto di vista operativo si prevede la stretta collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'istruzione e del merito, Ministero della salute al fine di rafforzare le attività di cooperazione e la promozione di interventi finalizzati al rafforzamento della governance della sicurezza stradale.

A prescindere dagli interventi di carattere normativo si potrà intervenire per via amministrativa ed in sinergia con tutte le Amministrazioni coinvolte, mediante la sottoscrizione di appositi protocolli di intesa, convenzioni e programmi di consultazioni con il diretto coinvolgimento degli stakeholder.

L'elaborato sistema di misure articolate nelle diverse aree di intervento, andranno ad integrare le attività previste nel Piano Nazionale per la sicurezza stradale 2030 (PNSS 2030), al fine di individuare gli interventi prioritari per la riduzione dell'incidentalità delle diverse categorie di utente, distinguendo per competenza e specificità.

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

Nell'ambito dello stesso obiettivo si svilupperanno studi, ricerche e approfondimenti al fine di acquisire conoscenze specifiche per identificare e sviluppare programmi di ricerca a breve e lungo termine, per contribuire alla definizione di politiche di sicurezza stradale efficaci e sostenibili in collaborazione con

il CNEL, come anche la Progettazione Centro Nazionale di Ricerca sulla Sicurezza Stradale.

IV.4 PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA (PSNPL)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le linee di intervento riguardano:

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

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

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

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

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

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

IV.5 INTERPORTI E PIATTAFORME LOGISTICHE

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

- favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, per lo svolgimento di funzioni di connessione di valore strategico per l'intero territorio nazionale, valorizzando anche la rete esistente degli interporti e i collegamenti con il sistema portuale;
- migliorare e incrementare l'efficienza e la sostenibilità dei flussi di trasporto;
- sostenere, in coerenza con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, il completamento delle infrastrutture per l'intermodalità previste per l'Italia nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T);
- razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione della domanda di trasporto e di attività logistiche;
- contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica;
- promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto e di logistica.

Il provvedimento ha origine dalla necessità di istituire una robusta **regolamentazione generale per gli interporti e la loro rete associata**. Questa esigenza è emersa in modo pressante a causa del crescente ruolo assunto nel tempo dagli enti interportuali, soprattutto alla luce delle operazioni intermodali, sia nazionali che estere, coinvolte nel trasporto e nella logistica, ruolo riconosciuto nella definizione stessa attribuita a questi enti. Gli interporti, infatti, sono definiti infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese di preminente interesse nazionale. La rete degli interporti costituisce, nel suo insieme, una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti ed è strettamente pertinente al perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale per accrescere la competitività dell'Italia come hub logistico nel contesto euro-mediterraneo. Questa definizione incarna pienamente l'approccio intermodale e integrato, superando la visione strettamente territoriale o infrastrutturale tipica della disciplina antecedente.

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

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

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

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

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

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

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

IV.6 LA DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA

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

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

Sub-Investimento 2.1.1 "LogIN Center";

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

Sub-Investimento 2.1.3 "LogIN Business".

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

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

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

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

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

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

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

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

Entrambi le riforme sono state approvate con legge.

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

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

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

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

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

IV.7 IL PROGRAMMA DI SVILUPPO DEI SISTEMI DI MOBILITA' NELLE AREE URBANE

Lo sviluppo e il potenziamento di sistemi di mobilità sostenibili ed efficaci nell'ambito delle aree urbane del Paese costituisce un obiettivo di primaria importanza nell'ambito delle strategie nazionali.

Negli ultimi anni, il MIT ha istituito una procedura di valutazione standardizzata per l'accesso da parte delle città metropolitane ai finanziamenti dei **Trasporti Rapidi di Massa (TRM)**, consistente in un'analisi *multicriteriale* (valutazione ex-ante) sulla base di regole prefissate, per le quali vengono verificate, oltre alla qualità progettuale, la redditività socio-economica e ambientale dell'opera, la maturità progettuale, la fattibilità tecnico-amministrativa dell'opera, la congruità economica, la giustificazione trasportistica, la sostenibilità finanziaria e gestionale. I progetti idonei al finanziamento sono stati elencati in graduatorie di ammissibilità per l'assegnazione delle risorse stanziare, anno dopo anno, nel capitolo dedicato al TRM della legge di bilancio; in particolare, nel 2021 i progetti risultati idonei sono stati finanziati dalle risorse provenienti dal *Next Generation EU*, rientranti nel PNRR (Componente M2C2 della missione M2 - risorse totali pari a 3.600 mln €). In Appendice sono riportati, con *focus* relativo alle città metropolitane italiane, tutti gli investimenti finanziati negli ultimi anni applicando tale procedura.

Nel 2024-2025 è stato pubblicato sul sito del MIT l'Avviso n. 3 per la presentazione di "istanze ai fini della programmazione degli interventi finanziabili dallo Stato in via ordinaria nel settore del Trasporto Rapido di Massa", che le Amministrazioni interessate hanno inoltrato nei termini previsti. Le istanze sono in corso di valutazione ai sensi delle "Linee Guida Operative per la valutazione degli investimenti - settore Trasporto Rapido di Massa - TRM".

All'interno del TRM delle città metropolitane un ruolo fondamentale è svolto anche dai progetti di sviluppo delle **ferrovie urbane e suburbane** delle reti regionali. Nel caso in cui il gestore sia RFI, tali progetti sono finanziati tramite il Contratto di Programma, nel caso degli altri gestori (ferrovie ex-concesse), tramite Accordi di Programma con le Regioni; in Appendice sono riportate sia le risorse destinate dal Contratto di Programma RFI ai programmi di potenziamento delle reti ferroviarie nelle città metropolitane, sia le Tabelle con i finanziamenti degli investimenti sulle ferrovie ex-concesse.

Un'ulteriore linea di azione portata avanti dal MIT negli ultimi anni per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, aumentandone la regolarità d'esercizio e il comfort degli utenti, e nello stesso contribuendo al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane, è costituita dal programma nazionale di **rinnovo delle flotte dei mezzi**. Per tali finalità sono stati attivati numerosi stanziamenti statali ed europei:

- il Piano Nazionale Strategico per la Mobilità Sostenibile ha finanziato 3.885 milioni di euro nel periodo dal 2019 al 2033, già ripartiti, per acquisto di autobus a trazione innovativa e sostenibile;

- il Fondo Sviluppo e Coesione 2014- 2020 e ulteriori DM di ripartizione di risorse statali hanno finanziato 1.140 milioni di euro fino al 2033 per il rinnovo del parco autobus con mezzi a trazione innovativa e sostenibile;
- il PNRR ha previsto 1.915 milioni di euro (componente M2C2 del Piano) per acquisto entro il 2026 di autobus elettrici o ibridi e delle relative infrastrutture di supporto, per le aree urbane;
- il Piano nazionale complementare al PNRR ha finanziato ulteriori circa 499 milioni di euro per acquisto entro il 2026 di autobus ad alimentazione a metano, elettrica o ad idrogeno e delle relative infrastrutture di supporto, adibiti al trasporto pubblico extraurbano e suburbano;

Infine, negli ultimi anni è stato finanziato anche il rinnovo dei treni adibiti al trasporto pubblico locale regionale e metropolitano, per un totale di 1.750 milioni di euro stanziati con DM di ripartizione di risorse statali e Fondo Sviluppo e Coesione, a cui vanno ad aggiungersi ulteriori 700 milioni di euro a valere su risorse del PNRR (componente M2C2 del Piano); la rimodulazione del PNRR, nell'ambito del Capitolo RePowerEU, ha previsto un ulteriore finanziamento di nuovo materiale rotabile ferroviario per 923 milioni di euro.

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

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

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

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

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

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

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

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

V. CONCLUSIONI

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

Nell'**appendice** seguente è riportata una ricognizione aggiornata dei **principali interventi in corso e programmati**, con la quantificazione delle risorse finanziarie già a disposizione e degli ulteriori fabbisogni stimati.

I dati relativi allo **stato di avanzamento dei singoli investimenti**, classificati per CUP (codice unico di progetto), sono rilevabili dalla Banca Dati delle Amministrazioni Pubbliche (**BDAP**), che assicura il Monitoraggio delle Opere Pubbliche (MOP). In particolare, per gli investimenti e le riforme inserite nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il sistema unico di monitoraggio ufficiale è quello sviluppato e reso disponibile dalla Ragioneria Generale dello Stato secondo l'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020 n. 178 e denominato "**ReGiS**", interoperabile con BDAP e con le altre banche dati di rilevanza nazionale.

APPENDICE I: LA RICOGNIZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A.I.1 I PROGRAMMI DI EDILIZIA PUBBLICA

Il Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare

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

In particolare, il primo Target che riguarda il PINQuA è più specifico sull'edilizia residenziale, di nuova costruzione, acquisto o riqualificazione, e si prefigge di intervenire su almeno 10.000 unità abitative. Al momento, la somma di unità abitative coinvolte nelle Proposte Ordinarie e nei Progetti Pilota ad Alto Rendimento, raggruppate in un'unica misura nel 2025, è pari a 13.122 unità abitative. Il secondo Target che riguarda il PINQuA è relativo agli spazi pubblici: in particolare, esso si prefigge di intervenire su almeno 1.800.000 m2 di spazi pubblici, siano essi al chiuso o all'aperto. Al momento, la somma di spazi pubblici coinvolti nelle Proposte è pari a 8.219.383 m2 di spazi pubblici.

TABELLA A.I.1.1: PROPOSTE AMMESSE A FINANZIAMENTO

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

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

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

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

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

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

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

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

Il Programma ERP Sicuro, verde e Sociale

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

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

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

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

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

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

A.I.2 I PROGRAMMI PER LO SVILUPPO DEL SETTORE IDRICO

Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico

Ad oggi per il **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico** (ex Piano nazionale interventi nel settore idrico, sezione “*Invasi*” e sezione “*Acquedotti*”), con diversi provvedimenti emanati fra il 2018 e il 2025, da ultimo quello dello “Stralcio 2025” del PNIISII, sono state finanziate opere per un totale di circa **3.156 mln €**, includendo anche ulteriori **900 mln €** di risorse aggiuntive del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nell’ambito della misura del PNRR M2C4-I4.1 “*Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell’approvvigionamento idrico*”, di cui si dirà più in dettaglio nella successiva sezione (Tabella A.I.2.1).

A legislazione vigente, pertanto, a fronte di una dotazione finanziaria complessiva di 3.175,21 mln € (risorse nazionali) + 900 mln € (PNRR), **pari a 4.075,21 mln €**, sono stati ad oggi impegnati circa **3,2 mld €** con i provvedimenti sopra riportati. Per il finanziamento dello stralcio attuativo 2025 del PNIISII, il cui iter di approvazione è stato avviato in marzo 2025, sono stati impegnati tra il 2025 e il 2029 circa 957,1 mln €. La differenza tra la dotazione finanziaria oggi disponibile (in termini di competenza) e quanto impegnato è relativo a risorse disponibili dal 2028 al 2033 e sarà utilizzata per il finanziamento di ulteriori stralci attuativi del **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**.

Il MIT, ad ulteriore supporto delle politiche già intraprese per lo sviluppo del settore idrico, ha ampliato la destinazione del **fondo progettazione opere** prioritarie per consentire il finanziamento della progettazione (a livello di PFTE) di infrastrutture idriche di particolare rilevanza ed entità, anche per un futuro inserimento degli interventi progettati nel Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico, e aventi come soggetto attuatore soggetti che non riescono a provvedere con risorse autonome allo sviluppo della progettazione.

TABELLA A.I.2.1: PROVVEDIMENTI ADOTTATI PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE

Provvedimento	Sezione	Soggetto	Importo
Decreto interministeriale n. 526 del 5 dicembre 2018	-	MIT*	250 mln €
DPCM del 17 aprile 2019	ex Invasi	MIT**	260 mln €
DPCM del 1° agosto 2019	ex Acquedotti	ARERA***	80 mln €
DM n. 517 del 16 dicembre 2021	-	MIT****	708,5 mln € + 900 mln € (PNRR)
DM n. 223 del 16 settembre 2025	-	MIT*****	957,1 mln €
-	-	Totale	3.155,60 mln €

Di concerto con MASAF; **di concerto con MEF, MIC, MASE, MASAF, sentita ARERA; *proposta finale formulata dal MIT, sulla base delle indicazioni di ARERA, di concerto con MEF, MIC, MASE, MASAF; ****risorse a legislazione vigente programmate nell’ambito della misura PNRR M2C4-I4.1 + risorse aggiuntive PNRR; ***** provvedimento MIT con il sentito di MEF, MIC, MASE, MASAF e ARERA per l’attuazione dello “Stralcio 2025 del PNIISII”.*

Con il decreto ministeriale n. 259 del 29 agosto 2022, il MIT ha assegnato risorse per complessivi **18,8 mln €** alle sette Autorità di Bacino Distrettuale²⁵ (Alpi Orientali, Padano, Appennino Settentrionale, Appennino Centrale, Appennino Meridionale, Sardegna e Sicilia). **Le risorse sono destinate alla predisposizione di progetti di fattibilità tecnico ed economica di infrastrutture idriche di particolare rilevanza ed entità**, coerenti con gli obiettivi del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. In totale sono stati individuati, sulla base delle modalità stabile dal provvedimento, 21 progetti per complessivi 18,6 mln € che riguardano il completamento o la nuova realizzazione di grandi dighe, interventi di interconnessione, opere di adduzione e trasporto dell'acqua. A seguito di interlocuzioni tra le Autorità di distretto e la Direzione generale competente per alcune rimodulazioni, resi necessari per maggiori fabbisogni o intercorse priorità di alcuni progetti, risultano individuati 16 progetti per complessivi **18,6 mln €**.

Di seguito è riportato con maggiore dettaglio il quadro degli investimenti in infrastrutture idriche gestiti dal MIT nel corso degli ultimi anni, includendo anche gli ultimi provvedimenti sopra menzionati.

PNISSI Stralcio 2025

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

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

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

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

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

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

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

interventi su sistemi di approvvigionamento a scopo idropotabile e/o irriguo volti ad ottimizzare e completare infrastrutture idriche per la derivazione, l'accumulo e l'adduzione della risorsa, con l'obiettivo di incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici, migliorare la sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente e ridurre gli sprechi di risorsa. Le risorse assegnate per la linea d'investimento M2C4-I4.1 sono complessivamente pari a 2.000 mln €, di cui 900 mln € a valere su risorse aggiuntive PNRR e 1.100 mln € a valere su risorse a legislazione vigente.

Le risorse sono state programmate con il DM del 16/12/2021, n. 517 che individua tre elenchi di interventi, definiti dall'iter istruttorio condotto da parte della Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche e della STM del MIT, in collaborazione con le Autorità di Bacino Distrettuali e con l'Autorità di regolazione per energia reti ambiente (ARERA), prendendo in considerazione:

- la strategicità dell'intervento;
- la capacità di spesa del soggetto proponente;
- l'assenza di incertezze particolari nelle fasi autorizzative ed eventualmente espropriative;
- l'esclusione di sole progettazioni e di interventi relativi alla realizzazione di nuove dighe;
- il rispetto di target e milestone assegnati alla linea d'investimento M2C4 - I4.1 (aggiudicazione lavori al 30 settembre 2023, completamento attività al 31 marzo 2026);
- il rispetto della clausola del 40% degli investimenti da destinare alle Regioni del Mezzogiorno del Paese.

Il decreto individua 124 interventi, da attuare con 74 soggetti attuatori differenti, distinti nei seguenti tre allegati che formano parte integrante del provvedimento:

- Allegato 1 "Risorse aggiuntive PNRR" e costituito da n. 39 interventi per un importo complessivo pari a **circa 900 mln €**.
- Allegato 2 "Risorse fino al 2026 su legislazione vigente da programmare - ex Piano Nazionale settore idrico - sezione "Invasi" e sezione "Acquedotti" e costituito da n. 53 interventi per un importo complessivo pari a **circa 708 mln €**.
- Allegato 3 "Risorse già programmate su legislazione vigente (interventi coerenti ed imputabili sul PNRR)" e costituito da n. 32 interventi per un importo complessivo pari a **circa 391 mln €**.

Fra le opere finanziate o cofinanziate, le principali in termini economici e di particolare rilievo strategico sono relative alla realizzazione delle opere di derivazione della diga di Campolattaro in Campania, di quattro interventi per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico della città di Roma, di un nuovo acquedotto potabile in Piemonte (Valle dell'Orco), il completamento della diga Pietrarossa in Sicilia, delle opere per il potenziamento di importanti schemi idrici potabili in Sicilia e in Sardegna e irrigui in Emilia-Romagna. Con l'ultima rimodulazione del Piano, approvata con decisione ECOFIN del 27 novembre 2025, il Consiglio dell'Unione Europea ha approvato la modifica del *target* previsto per la linea d'investimento, prevedendo come obiettivo finale dei finanziamenti la realizzazione di 45 sistemi idrici.

PNRR M2C4 - I4.2 Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti

La linea di investimento del PNRR M2C4-I.4.2 - *Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti* - prevede interventi per la riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti, con l'obiettivo di affrontare carenze che si protraggono da tempo soprattutto in materia di gestione delle risorse idriche e di ridurre significativamente le perdite di acqua potabile, potenziando e modernizzando le reti di distribuzione dell'acqua attraverso sistemi di

controllo avanzati che consentano di monitorare i nodi principali e i punti più sensibili della rete.

Le risorse originariamente assegnate per la linea d'investimento M2C4-I4.2 sono state complessivamente pari a 900 mln € e gli interventi da finanziare sono stati selezionati con un avviso pubblico emanato il 9 marzo 2022. Come da indicazioni del PNRR, **almeno il 40% delle risorse complessive è stato destinato prioritariamente alle regioni del Mezzogiorno**, per un totale di circa 364 mln €.

Con l'Avviso, rivolto agli Enti di Governo d'Ambito presenti sul territorio nazionale che abbiano affidato il servizio a soggetti legittimati ai sensi dell'art.172 del d.lgs.n.152/2006 ovvero conformi alla normativa pro-tempore vigente operanti sul territorio nazionale e promuove processi di rimessa in efficienza delle reti idriche di distribuzione nell'ambito del Servizio Idrico Integrato, sono stati individuati interventi rivolti a ridurre le dispersioni idriche e a migliorare la qualità del servizio erogato ai cittadini, creando altresì le premesse per un avanzamento significativo della capacità di gestire in modo durevole il patrimonio delle infrastrutture idriche basato sulle migliori tecnologie disponibili, le migliori pratiche internazionali e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall'Unione europea, in coerenza con i principi e gli obiettivi della strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile e il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici.

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

Come da decisione del Consiglio ECOFIN di dicembre 2023 e maggio 2024 che ha modificato la decisione di esecuzione del 13 luglio 2021 relativa all'approvazione della valutazione del Piano di ripresa e resilienza per l'Italia), con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze - RGS del 3 maggio 2024, alla linea di investimento in oggetto sono state assegnate risorse aggiuntive pari a 1.024 mln € che sono state impegnate per il finanziamento di ulteriori interventi già inseriti nella graduatoria relativa alla valutazione delle proposte presentate a seguito dell'avviso pubblicato in G.U. n. 29 del 9 marzo 2022 e risultate ammissibili ma non finanziate per mancanza di risorse. Conseguentemente, con la riassegnazione delle ulteriori risorse, sono stati perfezionati i finanziamenti di ulteriori 68 interventi. La linea di investimento, quindi, conta nel complesso 101 interventi per un valore finanziato pari a circa 1,89 mld €; la loro attuazione consentirà di attrezzare entro il 31 marzo 2026 circa 100.000 chilometri di condotte ad uso potabile con strumentazioni e sistemi di controllo innovativi per la localizzazione e la riduzione delle perdite, favorendo una gestione ottimale della risorsa idrica, riducendo gli sprechi e limitando le inefficienze, migliorando allo stesso tempo la qualità del servizio erogato ai cittadini.

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

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

PON Infrastrutture e reti 2014-2020 – ASSE IV “REACT-EU”

In complementarità strategica con la linea d'investimento del PNRR M2C4-I4.2, si colloca la programmazione “REACT-EU”, che assegna risorse supplementari alla politica di coesione, nell'ambito del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, a supporto di misure di **riduzione delle perdite nella rete di distribuzione idrica del Mezzogiorno, per un importo iniziale di 313 mln € cui si somma l'ulteriore disponibilità di 169 mln €**, per un totale di 482 mln €, definita a febbraio 2022 da parte del Dipartimento della Coesione. A seguito di riprogrammazione dell'Asse IV da parte della Commissione europea, definita ad ottobre 2023, la dotazione finanziaria risulta pari a **300 mln €**. La programmazione REACT-EU nell'ambito del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 rientra nella cornice dell'*European Green Deal* COM/2019/640 final, attraverso il quale l'UE si ripropone di trasformare l'Unione in un'economia sostenibile moderna, efficiente in termini di risorse e competitiva, fornendo un piano d'azione per incrementare l'uso efficiente delle risorse passando ad un'economia pulita e circolare, ripristinare la biodiversità e ridurre l'inquinamento, ed è particolarmente finalizzata a ridurre il “*water service divide*” fra la realtà del Centro-Nord e quella dell'Italia meridionale e insulare e a favorire la gestione efficiente delle risorse idriche.

Benché ci sia stata una parziale ripresa degli investimenti nel settore idrico, osservata a seguito dell'attribuzione ad ARERA delle competenze in materia di regolazione e controllo dei servizi idrici, la ripresa appare ancora insufficiente rispetto alle reali esigenze di ammodernamento e sviluppo delle infrastrutture idriche italiane.

In linea con le procedure proprie del PON, nel mese di novembre 2021 è stato pubblicato un avviso rivolto ai soggetti regolati da ARERA con affidamento legittimo ai sensi del Dlgs.n.152/2006 operanti nelle aree delle cinque regioni meno sviluppate del Mezzogiorno (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia), al fine di presentare proposte per investimenti funzionali al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- ottenere una riduzione delle perdite nelle reti per l'acqua potabile;
- aumentare la resilienza dei sistemi idrici al cambiamento climatico;
- rafforzare la digitalizzazione delle reti, da trasformare in una “rete intelligente”, per promuovere una gestione ottimale delle risorse idriche, ridurre gli sprechi e limitare le inefficienze.

Tutti gli interventi ammissibili, da concludere entro dicembre 2023, devono essere rivolti a ridurre le dispersioni idriche e a migliorare la qualità del servizio erogato ai cittadini, creando altresì le premesse per un avanzamento significativo della capacità di gestire in modo durevole il patrimonio delle infrastrutture idriche, basato sulle migliori tecnologie disponibili, le migliori pratiche internazionali e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall'Unione europea, in coerenza con i principi e gli obiettivi della strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile e il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici.

All'esito della fase di valutazione delle proposte presentate, il MIT ha finanziato inizialmente 17 interventi nelle regioni Basilicata, Campania, Puglia e Sicilia per complessivi **476 mln €**, successivamente ridotti a **300 mln €**

A conclusione del Programma, l'Autorità di Gestione ha avviato le verifiche sullo stato di realizzazione degli interventi anche al fine di stabilire gli importi finanziati a seguito della rimodulazione intervenuta e i fabbisogni necessari a garantire la funzionalità degli stessi e il raggiungimento dei *target* fissati nell'ambito dell'Asse IV.

Il Piano Sviluppo e Coesione PSC 2014-2020 - Piano operativo dighe

Con le delibere CIPE n. 54/2016 e n. 12/2018 è stato adottato il “**Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 - Linea d'azione: Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza Dighe**” e il relativo aggiornamento, che ha inizialmente previsto un finanziamento complessivo di 467,9 mln € per interventi di progettazione e manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di grandi dighe e interventi di sola progettazione - in particolare sono state finanziate le verifiche di

sicurezza sismica delle grandi dighe e delle opere accessorie ricadenti in zona sismica 1 e 2. Gli interventi riguardano per il 56% dighe per le quali occorre completare le operazioni di collaudo e per il 44% dighe che necessitano di manutenzione straordinaria. I finanziamenti sono stati assicurati solo ai soggetti concessionari/gestori pubblici, mentre restano escluse le dighe a solo uso idroelettrico e quelle a solo uso industriale.

Lo stato di attuazione di tale programma di investimenti costituisce un campione significativo delle criticità nel settore delle grandi dighe: la prima questione è relativa all'assenza della progettazione finalizzata alla soluzione dei problemi di sicurezza derivanti dall'invecchiamento delle strutture e di quelli rilevati nel corso dell'attività di vigilanza svolta dal MIT, o in esito ai risultati della riqualificazione sismica e idrologica delle infrastrutture. D'altra parte, la disponibilità dei finanziamenti per avviare la progettazione, e quindi l'esecuzione degli interventi, ha messo in evidenza una mancanza di coordinamento con i procedimenti autorizzativi (in primis, ambientali), che in alcuni casi rallentano o bloccano gli interventi.

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

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

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

Al fine di dare prosecuzione a questi interventi in termini di risorse economiche e scadenze temporali, attualmente non sufficienti, si è in attesa delle determinazioni delle Autorità preposte circa la definizione dei nuovi termini delle OGV relative al PSC 2014-2020, ovvero della previsione della realizzazione degli interventi nella nuova programmazione 2021-2027. È auspicabile, oltre che per gli interventi "salvaguardabili", prevedere il trasferimento nella programmazione 2021-2027 anche per gli interventi che non hanno rispettato le scadenze delle obbligazioni definite per il periodo di programmazione 2014-2020, in considerazione della strategicità della loro realizzazione ai fini del recupero della risorsa idrica.

In attesa delle determinazioni in merito al PSC 2021-2027, ovvero al trasferimento degli interventi già previsti nel PSC 2014-2020, attesa la strategicità di assicurare l'incremento di risorsa idrica e il miglioramento della sicurezza delle grandi dighe esistenti, ovvero il mantenimento degli attuali volumi disponibili, il MIT valuterà la pianificazione e programmazione degli investimenti con i fondi resi disponibili da legge di bilancio per il PNISSI.

Il Piano Sviluppo e Coesione PSC 2021-2027 – Linea d'intervento “Infrastrutture idriche”

Con delibera CIPESS n. 1 del 15 febbraio 2022 sono stati anticipati degli interventi in tema infrastrutturale a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027, in coerenza con l'accordo di partenariato per i fondi strutturali e di investimento europei e del PNRR. In una delle aree tematiche in cui opera il Fondo, relativa a “*Mobilità e Infrastrutture Sostenibili*”, rientra la **linea di intervento “infrastrutture idriche”**. I progetti, individuati prioritariamente dalle Regioni interessate (Campania e Sicilia), riguardano tre assi di interesse:

- cura e manutenzione;
 - infrastrutture verdi e digitali;
 - città, paesi e aree rurali;
- in base ai seguenti principi:
- **addizionalità e complementarità delle risorse;**
 - **grado di maturità delle progettazioni.**

La linea di intervento “*infrastrutture idriche*” individua interventi, per complessivi **275 mln €**, che si concentrano in Campania e Sicilia, regioni che negli ultimi anni hanno particolarmente subito gli effetti del cambiamento climatico. Le risorse sono destinate a 55 interventi, di cui 1 progetto bandiera per 115 mln € e 54 interventi locali per 160 mln €. Con successiva delibera n. 35/2022 il CIPESS ha stanziato ulteriori risorse per fronteggiare il caro materiali, concedendo un ulteriore 25% di finanziamento.

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

Opere commissariate – settore idrico

Come previsto dal Decreto-legge di luglio 2020, n.76 (c.d. DL Semplificazioni), inoltre, con i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di aprile 2021, di maggio 2022 e luglio 2025 sono stati nominati **Commissari straordinari per la realizzazione di 12 interventi infrastrutturali del settore idrico e per la progettazione della diga di Vetto per un ammontare complessivo allo stato della progettazione, valutato in circa 3,5 mld €** (si precisa che per alcuni interventi è in corso la progettazione, a conclusione della quale sarà possibile stabilire gli importi definitivi). I dodici interventi sono divisi in quattro gruppi:

- interventi di miglioramento e/o adeguamento di infrastrutture già in esercizio che a seguito dell'attività periodica di controllo e monitoraggio svolta dai soggetti concessionari/gestori della risorsa idrica hanno evidenziato la necessità di manutenzioni straordinarie rilevanti. In questo insieme ricadono le dighe di: Govossai, Rio Olai, Monte Pranu, Cantoniera, Rio Mannu di Pattada e Maccheronis;
- interventi di completamento delle dighe incompiute, in cui ricadono le dighe di: Cumbidanovu, Montinieddu, Is Canargius e Pietrarossa;
- opere di adduzione primaria dalle sorgenti dal Peschiera, per l'approvvigionamento della città di Roma;
- intervento di completamento delle infrastrutture di derivazione della diga di Campolattaro.

Gli interventi sulle dighe perseguono l'obiettivo di aumentare la risorsa disponibile complessiva di quasi **700 milioni di m³**, da destinare all'uso irriguo, potabile, idroelettrico e di protezione dei territori di valle (laminazione).

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

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

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

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

Gli investimenti per il completamento delle opere commissariate risultano prioritari, con un fabbisogno economico attualmente residuo riportato in Tabella A.I.2.3.

TABELLA A.I.2.3: FABBISOGNO RESIDUO (ATTUALMENTE STIMATO) PER LE INFRASTRUTTURE IDRICHE COMMISSARIATE

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

Prime opere di urgente realizzazione - cabina di regia per la crisi idrica

La cabina di regia, istituita con il decreto-legge 14 aprile 2023, n. 39, convertito con modificazioni dalla legge del 13 giugno 2023, n. 68, ha avviato nel mese di maggio 2023 una prima ricognizione delle risorse a legislazione vigente disponibili presso le Amministrazioni coinvolte e delle opere e degli interventi richiesti alle Regioni interessate. Il MIT ha reso disponibili risorse per 102,03 mln €; conseguentemente, la cabina di regia ha individuato n. 8 interventi da finanziare per un ammontare complessivo pari a **102,03 mln €**: 2 interventi in Emilia-Romagna per 13,1 mln €, un intervento in Lazio per complessivi 6,03 mln €, un intervento in Lombardia per 33,1 mln €, 3 interventi in Piemonte per complessivi 27,8 mln € e uno intervento in Veneto per complessivi 22 mln €.

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

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

Fabbisogno infrastrutture idriche

La Riforma conseguita nell'ambito del PNRR M2C4-R4.1 ha consentito di avere a disposizione con il PNISSI una pianificazione degli investimenti a scala nazionale, indipendentemente dall'uso della risorsa idrica. A seguito dell'avvio delle attività relative alla redazione del nuovo Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico e della sua adozione con DPCM del 17 ottobre 2024, il fabbisogno risultante ammonta a circa 12 mld €. Inoltre, per il completamento della copertura finanziaria delle opere idriche commissariate, al momento è segnalato un fabbisogno aggiuntivo pari a 226 mln €. Pertanto, le risorse disponibili e già ripartite o programmate per gli interventi e i programmi prioritari del settore idrico di competenza MIT ammontano a 7.147,1 mln €. Il fabbisogno residuo risulta pari a circa 11,31 mld € (Tabella A.I.2.4).

TABELLA A.I.2.4: INVESTIMENTI INFRASTRUTTURE IDRICHE

Linea di investimento	Fabbisogno nuova pianificazione (PNISSI) (mln €)	Risorse da ripartire nello stralcio attuativo in definizione (mln €)	Risorse ripartite (mln €)	Fabbisogno Residuo della nuova pianificazione (PNISSI) (mln €)
Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (ex Piano nazionale interventi nel settore idrico) + PNRR-M2C4-I4.1 infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico			2.198,5	
Stralcio attuativo 2025 PNISSI			957,1	
Stralcio attuativo 2026 PNISSI in corso di definizione		919,6		
Legge di Bilancio 2023 decreto-legge 89/2024 – Legge di Bilancio 2025 - Progetto di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico del Peschiera, di cui all'allegato IV, n. 8, annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, concernente il nuovo tronco superiore dalle sorgenti alla centrale di Salisano			900	
Legge di Bilancio 2025 – Invaso di Campolattaro			36	
Piano operativo Dighe - PSC 2014-2020			556,5	
PNRR-M2C4-I4.2 riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, digitalizzazione e monitoraggio delle reti			1.924	
PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020 – ASSE IV "REACT-EU"			300	
PSC 2021-2027 – linea d'intervento Infrastrutture idriche			275	
TOTALE	12.226*	919,6	7.147,1	11.306,4**

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

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

Anche alla luce dei cambiamenti climatici in atto, le priorità infrastrutturali, da pianificare in dettaglio grazie al **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**, riguarderanno prioritariamente gli interventi volti alla mitigazione degli effetti dei predetti cambiamenti climatici ed all'incremento della resilienza delle infrastrutture idriche.

In tale direzione, continuano a risultare prioritari gli investimenti per il completamento delle opere commissariate, con un fabbisogno economico attualmente residuo riportato in Tabella A.I.2.4, e gli interventi relativi all'aumento della capacità di accumulo e derivazione/trasporto delle risorse idriche quali, ad esempio, il potenziamento e la manutenzione straordinaria degli schemi idrici regionali e interregionali, includendo anche nuovi sistemi e schemi per l'approvvigionamento di risorse idriche non convenzionali (riuso acque reflue depurate a scopo irriguo, acque dissalate), il completamento delle opere di derivazione dalle grandi dighe esistenti, il completamento delle grandi dighe incompiute, nuovi invasi programmati o in corso di programmazione, una nuova pianificazione di serbatoi ad uso plurimo, con particolare attenzione agli usi irrigui ed idroelettrici, sia per soddisfare il fabbisogno di acqua potabile che per salvaguardare e/o incrementare le produzioni agricole ed energetiche nazionali, prioritarie negli attuali scenari. Tali interventi potranno utilmente conseguire l'obiettivo di mitigazione degli effetti dei cambiamenti in atto solo se affiancati da investimenti volti ad una riduzione delle perdite da tutte le infrastrutture idriche, sia nelle grandi opere di trasporto della risorsa che nelle reti di distribuzione, e da un complessivo riordino della governance del settore idrico.

A.I.3 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI

I rapporti tra lo Stato e RFI sono regolati da un Atto di Concessione (n.138 T del 31 ottobre 2000) per tutti i compiti e le attribuzioni connessi alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e da Contratti di Programma (CdP) per la disciplina degli aspetti economici e finanziari, così come previsto dal Decreto Legislativo 112/2015 e successive modificazioni e integrazioni. Ai sensi dell'Atto di Concessione RFI è responsabile della progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, oltre che dello sviluppo e costruzione, anche tramite le società partecipate, di nuove linee e impianti ferroviari. Attraverso lo strumento del Contratto di Programma fra il MIT ed il concessionario/gestore - di durata non inferiore a cinque anni, aggiornabile e rinnovabile anche annualmente - sono individuati i reciproci obblighi e disciplinate le modalità di finanziamento, secondo gli obiettivi strategici individuati dallo Stato e nei limiti delle risorse pubbliche a ciò finalizzate, per la gestione della rete e dei servizi di continuità territoriale e per gli investimenti di rinnovo, potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura.

A partire dal 2013, ai sensi della delibera del CIPE 4/2012, i rapporti della Società con lo Stato sono regolati non più da un solo Contratto, ma attraverso due atti:

- **il Contratto di Programma - parte Servizi (CdP-S)**, che disciplina le attività manutentive, sia ordinarie che straordinarie, nonché le altre attività di gestione della rete prestate dal Gestore e le relative coperture finanziarie per il periodo di riferimento;
- **il Contratto di Programma - parte Investimenti (CdP-I)**, che disciplina gli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e l'adeguamento tecnologico della rete ferroviaria.

Per contribuire al rilancio del Paese e alla transizione ecologica e digitale del suo sistema di mobilità, i programmi di sviluppo e i progetti di investimento del CdP-I perseguono i seguenti obiettivi:

- **l'adeguamento degli standard di sicurezza** della circolazione ferroviaria e dell'infrastruttura nel suo complesso in ottemperanza alle normative tecniche di settore;
- **il rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura**, così da anticipare potenziali minacce derivanti dal dissesto idrogeologico, affrontare eventi meteorologici avversi e adattarsi ai cambiamenti climatici, ma anche per migliorare la risposta in caso di incidenti e/o guasti a componenti critiche del sistema ferroviario;
- **il potenziamento della dotazione tecnologica e l'innovazione** da sviluppare nell'ambito di tutti i sottosistemi dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. In particolare, si segnala l'estensione dell'utilizzo dell'ERTMS a tutta la rete, al fine di rendere il sistema ferroviario italiano tra i più avanzati del mondo e sfruttare appieno le potenzialità dell'infrastruttura esistente;
- **la piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T**, per i quali sono necessari interventi di adeguamento delle linee ferroviarie agli standard prestazionali europei, il potenziamento dei valichi alpini e delle relative linee di accesso.
- **il potenziamento e l'estensione dell'Alta Velocità (AV)**, ossia l'estensione della connettività e prestazioni dell'AV realizzando infrastrutture diverse per le esigenze di ciascun territorio, per migliorare l'integrazione e l'accessibilità tra le principali aree del Paese. Affiancando alla realizzazione di nuove linee, interventi di velocizzazione e superamento delle situazioni di saturazione, sarà possibile massimizzare l'offerta di collegamenti veloci nord-sud/est-ovest, anche grazie al miglioramento delle connessioni diagonali tra i versanti tirrenico-adriatico-ionico di adduzione al sistema AV.
- **il miglioramento delle reti regionali, interregionali e dei nodi ferroviari delle città metropolitane** (considerando anche lo sviluppo delle linee storiche ad utilizzo turistico), ovvero di quelle reti ferroviarie "non nazionali" che presentano evidenti

potenzialità e criticità, grazie ad interventi per la specializzazione delle linee e degli impianti in base alla tipologia di traffico e di soluzioni- prevalentemente tecnologiche - per gestire in maniera ottimale le interferenze tra flussi non omogenei;

- **lo sviluppo dell'intermodalità**, attraverso il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio con aeroporti, porti e terminali merci;

- **l'aumento della qualità delle stazioni**, le quali vanno valorizzate quali nodi intermodali e poli di attrazione per lo sviluppo sostenibile del territorio e del suo sistema di mobilità. Di conseguenza, sarà necessario classificare le stazioni sulla base non solo del numero di passeggeri, ma del loro ruolo nel contesto urbano e territoriale, analizzare e definire il loro potenziale come nodo trasportistico e polo di servizi per i viaggiatori e per il territorio.

ULTIMO AGGIORNAMENTO CDP - PARTE INVESTIMENTI

Attualmente è vigente l'**aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-2026, parte Investimenti**, che ha seguito il nuovo iter previsto dal Decreto-Legge 152/2021. Il Contratto, sottoscritto in data 30 maggio 2024 ed oggetto di informativa al CIPESS in pari data, **ha concluso il suo iter autorizzativo il 12 novembre 2024** con la registrazione dalla Corte dei Conti al n.3901 del Decreto di approvazione n. 235 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

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

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

- **126,1 Mld di euro** di opere in corso finanziate;

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

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

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

Nelle Tabelle seguenti è riportata, coerentemente con le linee di indirizzo prospettate nel "*Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci*", la ripartizione dei costi, delle risorse e dei connessi fabbisogni residui per classe tipologica di investimento come definita nell'**Aggiornamento 2025** del Contratto di Programma tra MIT e RFI.

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

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

INDIVIDUAZIONE DIRETTRICI NAZIONALI PER LA VELOCIZZAZIONE DEI SERVIZI

Gli investimenti programmati sulle principali direttrici ferroviarie nazionali realizzeranno un **nuovo disegno della rete per servizi passeggeri** di medio-lunga percorrenza ad alte prestazioni, sviluppando l'Alta Velocità da nord a sud, velocizzando gli itinerari trasversali e diagonali e ampliando la connettività del sistema secondo modalità efficaci e coerenti con la struttura multipolare del territorio italiano e consentiranno di **potenziare i servizi di trasporto merci su ferro**, secondo una logica intermodale. Particolare attenzione sarà posta all'integrazione con i sistemi di trasporto regionali, che svolgono un ruolo primario nel sostenere la domanda di mobilità locale e alimentano il sistema dei collegamenti ad Alta Velocità a livello nazionale e alla creazione di connessioni efficaci con i principali valichi transfrontalieri e con il sistema dei porti esistenti.

Sarà massimizzato lo sfruttamento degli asset esistenti, privilegiando il **potenziamento tecnologico** delle tratte convenzionali in esercizio e ricorrendo ad interventi infrastrutturali, con realizzazione ex novo di **varianti e tratte integrative**, solo per la risoluzione dei colli di bottiglia puntuali e per la realizzazione dei collegamenti mancanti.

L'obiettivo è quello di garantire a tutte le principali aree dell'Italia **tempi di percorrenza concorrenziali** contribuendo con lo shift modale alla decarbonizzazione del settore trasporti.

Di seguito si riporta un focus relativo ai principali interventi infrastrutturali sulle direttrici ferroviarie di interesse nazionale (SNIT di I Livello).

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

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

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

ULTIMO AGGIORNAMENTO CDP - PARTE SERVIZI

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

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

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

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

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

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

A.I.4 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS E LA VIABILITA' SECONDARIA

Il contratto di programma Anas

Il Contratto di Programma MIT ANAS 2021 - 2025, che regola i rapporti tra Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.A., è stato sottoscritto il data 24 settembre 2024 ed è divenuto efficace con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, del 22 ottobre 2024, registrato alla Corte dei Conti il 9 dicembre 2024 protocollo n. 4285.

Il Contratto si riferisce alle opere appaltabili nel relativo periodo regolatorio, e alla previsione dei servizi da rendere; nell'articolato del contratto di programma ANAS è contenuto il Piano degli investimenti con l'importo a vita intera degli interventi e la relativa appaltabilità.

Il Contratto recepisce i finanziamenti previsti nelle leggi di bilancio per opere su strade statali e da finanziamenti speciali, e comprende tutte le voci necessarie alla realizzazione di nuove opere, alla manutenzione programmata e ad altre tipologie di spesa necessarie per le attività di progettazione, appalto e gestione delle strade statali.

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

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

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

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

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

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

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

L'analisi è stata compiuta sulla base dei seguenti principi:

- analisi trasportistiche, comprendenti:
 - aumento degli standard di trasporto e di sicurezza;
 - valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente;
 - adeguamento delle grandi arterie stradali alla domanda di trasporto, comprese le direttrici costiere e le trasversali appenniniche, con omogeneizzazione degli itinerari a bassa accessibilità autostradale;

- miglioramento dell'accessibilità alle aree periferiche, interne e montane, ivi incluse quelle ad alta pericolosità sismica;
- decongestionamento e fluidificazione dei grandi nodi urbani e metropolitani;
- digitalizzazione e controllo dello stato di servizio delle opere d'arte maggiori.
- maturità progettuale;
- completamento dei finanziamenti in essere.

Di seguito, il report degli interventi per classe e per programmi principali.

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

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

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

La viabilità secondaria

La rete stradale secondaria, gestita in massima parte da province e città metropolitane, costituisce una componente essenziale del sistema integrato delle infrastrutture al servizio della domanda di mobilità di persone e merci, in quanto svolge il necessario elemento di raccordo tra i centri e le aree periferiche, interne e montane, che gravitano sul polo principale (spesso il capoluogo di provincia) per la fruizione dei servizi essenziali. La dotazione nazionale di infrastrutture gestite da province e città metropolitane, estremamente rilevante, presenta esigenze e opportunità di miglioramento sia in termini di conservazione e valorizzazione del patrimonio stradale esistente, sia in termini di aumento degli standard di sicurezza, a partire dalle opere d'arte serventi:

- valorizzazione del patrimonio stradale esistente e completamento dei progetti in corso su itinerari stradali omogenei;
- potenziamento tecnologico e digitalizzazione (es. *Smart Road*), componente necessaria all'aumento della sicurezza stradale, al miglioramento degli standard prestazionali e che può orientare ad un uso maggiormente sostenibile dell'infrastruttura stessa;
- manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture, con un particolare riguardo alle zone ed alle tratte che collegano le aree interne e quelle a maggior rischio sismico ed idrogeologico;
- decongestionamento e fluidificazione tratte extraurbane e autostradali;

- decongestionamento aree urbane e metropolitane; adeguamento e omogeneizzazione itinerari stradali a bassa accessibilità autostradale.

È necessario sottolineare che la rete stradale, sia principale che secondaria, è ad oggi, per molte aree interne e montane del Paese, l'unico vettore in grado di assicurare i collegamenti, sia dei cittadini che delle merci, con i grandi centri urbani; un aumento degli standard, trasportistici e di sicurezza, di tale rete è indispensabile anche per frenare lo spopolamento delle aree interne, e quindi salvaguardare il territorio montano, alpino ed appenninico, il cui ambiente, collinare e vallivo, è il risultato di un equilibrio tra ambiente naturale e interventi dell'uomo.

Per tale ragione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti finanzia gli interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di ponti e viadotti della **rete stradale secondaria, in gestione di Regioni, Province e Città metropolitane**, ripartendo, fino all'anno 2029, oltre **4 miliardi di euro**. Il fabbisogno stimato, aggiuntivo rispetto alle somme sopra indicate, è di circa 3 miliardi di euro.

A.I.5 I PIANI DI INVESTIMENTO PER LE AUTOSTRADE

Interventi in corso e programmati

La rete autostradale gestita in regime di concessione si estende, alla data del 31.12.2025, per circa 5.934 KM ed è regolata da 24 rapporti concessori assentiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai quali si aggiungono le tratte autostradali riconducibili a concessioni regionali.

I programmi d'investimento relativi alla rete autostradale risultano prevalentemente focalizzati sulla riqualificazione delle infrastrutture esistenti e sul potenziamento della capacità ricettiva mediante la realizzazione di terze e quarte corsie per le tratte ad elevata densità di percorrenza. È prevista, inoltre, l'esecuzione di nuove opere necessarie per risolvere criticità storiche della rete in aree attraversate da rilevanti flussi di traffico commerciale e nei principali snodi del Paese (Tangenziale di Bologna e Tangenziale di Modena).

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

Secondo i dati attualmente disponibili, per gli investimenti autostradali assentiti al complesso delle concessionarie autostradali è prevista una spesa pari a circa euro 34,4 Mld, che in parte trovano copertura nei piani finanziari vigenti, in parte devono essere reperiti nei successivi aggiornamenti convenzionali. Tale stima di spesa è soggetta ad ulteriore incremento in considerazione sia della dinamica inflattiva, sia degli interventi necessari a seguito dell'aggiornamento delle norme tecniche e di sicurezza.

Le principali linee d'intervento, nell'ambito dei programmi di investimento diffusi, sono riportate nella Tabella A.I.5.1 seguente:

TABELLA A.I.5.1: LINEE DI INTERVENTO

Smart road
Adeguamento Ponti e viadotti
Adeguamento strutturale delle gallerie
Rifacimento pavimentazioni
Sostituzione barriere di primo impianto
Adeguamento normativo sul corpo autostradale
Impianti di sicurezza delle gallerie (DL 264/2006)
Barriere antirumore
Interventi di sostenibilità ambientale
Adeguamento aree di servizio
Interventi per la resilienza climatica
Monitoraggio opere d'arte
Adegamenti impiantistici di videosorveglianza e telecontrollo

A.I.6 LO SVILUPPO DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA

Nelle Tabelle seguenti sono riportati, con *focus* relativo alle città metropolitane italiane, gli investimenti finanziati o co-finanziati dal MIT negli ultimi anni per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto rapido di massa, con il costo degli interventi, i finanziamenti disponibili e le eventuali risorse ancora da reperire.

Le Tabelle A.I.6.1 si riferiscono alla rete delle metropolitane, delle tranvie e degli altri sistemi a guida vincolata. Non si è tenuto conto dei due decreti in corso di perfezionamento, uno relativo alla rimodulazione delle risorse PNRR e l'altro relativo al nuovo Fondo TRM.

Le Tabelle A.I.6.2 si riferiscono alle reti ferroviarie di trasporto pubblico locale di competenza regionale.

TABELLE A.I.G.1: INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI - METROPOLITANE, TRANVIE E ALTRI INTERVENTI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA

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

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

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI CATANIA								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Accordo Quadro per la fornitura n. 54 UDT per tratte in esercizio e in corso di realizzazione del sistema ferroviario con servizio metropolitano	219,78	59,50				42,00	118,28
Completamento delle linee TRM in esecuzione	Ferrovia Circumetnea, completamento lavori in corso tratta Nesima - Monte Po'	124,00	40,00				84,00	
	Ferrovia Circumetnea, completamento lavori in corso (opere civili) tratta Stesicoro - Palestro	90,00	90,00					
	Implementazione sistemi di sicurezza e segnalamento linea Metropolitana dalla stazione di Stesicoro alla stazione di Misterbianco Centro	21,73	21,73					
	Ferrovia Circumetnea. Tratta metropolitana - estensione della linea da Monte Po' a Paternò e realizzazione del deposito	729,55		115,00	317,07	176,41	121,07	
Estensione della rete di TRM	Ferrovia Circumetnea. Tratta metropolitana - estensione della linea da Stesicoro ad Aeroporto	402,00					402,00	
TOTALE		1587,06	211,23	115,00	317,07	176,41	649,07	118,28

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

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Interventi di manutenzione e miglioramento del parco veicolare tranviario	6,79	6,79					
Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Opere di ripristino e manutenzione della linea tranviaria	4,45	4,45					
TOTALE		11,24	11,24					

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

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Sostituzione materiale rotabile di tipologia bidirezionale per la tranvia - Fornitura di 50 nuovi tram	150,00	90,00				60,00	
	Fornitura di 14 tram bidirezionali (a servizio della linea 7)	53,36			53,36			
	Linea metropolitana M1 : rinnovo flotta treni: acquisto 21 nuovi rotabili da 106 metri, a 6 casse	207,90	207,90					
	Rinnovo flotta filobus : acquisto 80 filobus, di cui 30 già contrattualizzati, 50 da contrattualizzate con risorse statali	67,67	42,30				25,37	
	Acquisto di 10 nuovi filobus	8,80			8,80			
Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Sostituzione degli impianti di segnalamento della linea M2 e armamento	166,65	134,00				32,65	
	Primi interventi di adeguamento antincendio ai sensi del DM 21.10.2015	72,93	46,99				25,94	
	Metropolitana linee M1 + M2 - interventi di adeguamento antincendio ai sensi del dm 21.10.2015 fase 2	45,00	45,00					
	Metropolitana linea M3: interventi di adeguamento antincendio ai sensi del dm 21.10.2015	25,00	20,90				4,10	
	Circolare filoviaria: corsia preferenziale in sede protetta da piazza Cappelli a via Tertulliano	14,70	8,82				5,88	

	Circolare filoviaria: corsia preferenziale in sede protetta tratto Pergolesi - Piccinini	6,65	4,00						2,65	
	Piano dei trasporti linea circolare 90-91 - sede riservata da p.zza Zavattari a p.zza Stuparich	23,40				9,00	1,81	12,59		
	Linea metropolitana M3: - rinnovo impianto di segnalamento - potenziamento/ ammodernamento flotta treni con acquisto 25 nuovi rotabili da 106 metri, a 6 casse	352,14	352,14							
	Ampliamento del deposito gallaratese dei treni della linea metropolitana 1	169,87	169,87							
Completamento delle linee TRM in esecuzione	Linea Metropolitana M1. prolungamento tratta Sesto FS - Monza Bettola	212,50	120,45					64,20	27,85	
	Metrotranvia Milano - Seregno	232,99	128,53					104,46		
Estensione della rete di TRM	Metrotranvia Milano - Limbiate	182,67	137,28					45,39		
	Linea metropolitana M5 prolungamento a Monza -	1884,99	915,00					393,50	576,49	
	Linea metropolitana M1 prolungamento quartiere Baggio - Olmi - Valsesia	613,00	535,00					8,00	70,00	
	Metrotranvia interquartiere Nord - tratta funzionale Niguarda-Cascina Gobba	69,58				50,31	3,33	15,94		
	Tramvia 7 Bausan - Villapizzone	50,00	21,68			14,32	7,99	6,01		
	Prolungamento linea metropolitana M4 da aeroporto Linate a Segrate	619,00	420,00						199,00	
TOTALE		5228,80	3399,86			135,79	13,13	806,68	873,34	

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Completamento della flotta rotabile di linea 1: fornitura n. 3 elettrotreni	33,58			33,58			
	Completamento della flotta rotabile di linea 6: fornitura n. 3 elettrotreni	30,00			30,00			
	Fornitura di n. 5 tram da 24 metri, 3 elementi, pianale basso	26,15			16,13		10,02	
	Nuovo collegamento tra Afragola e rete metropolitana di Napoli - Acquisto rotabili	75,00	75,00					
Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Realizzazione deposito officina Piscinola Di Vittorio linea metropolitana EAV Aversa Piscinola - 1^ fase e 2^ fase	145,41			145,41			
	Ammodernamento funzionale tecnologico della linea metropolitana 1 e miglioramento degli standard di sicurezza e comfort	54,65	27,32				27,33	
	Rinnovo e valorizzazione dell'armamento della tratta Montedonzelli-Piscinola	12,70			7,50	1,20	4,00	
	Interventi di potenziamento della rete tranviaria	65,01			51,20	3,40	10,41	

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

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI ROMA								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	FOI		
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Fornitura di nuovo materiale rotabile (2 treni per metro A e 12 treni per metro B)	134,40	134,40					
	Manutenzioni straordinarie per i rotabili delle metropolitane A e B	72,22	66,00				6,22	
	Metro C – incremento di materiale rotabile (4 treni)	36,40	36,40					
	Acquisizione di nuovo materiale rotabile per la rete tranviaria di Roma	158,97	158,97					
	Rinnovo materiale rotabile linee A e B-B1 della metropolitana	159,47	159,47					
Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti	Manutenzione straordinaria metropolitane: Realizzazione del piano di manutenzione straordinaria metro A, B-B1 e adeguamenti DM 21/10/15 – innovazione e automazione interventi minimi	184,52	184,52					
	Interventi di adeguamento Linea A, B e interventi Linea C	145,00	145,00					
	Deposito di Centocelle Est	11,28	11,28					
Estensione della rete di TRM	Tranvia Via Tiburtina (p.le Verano - p.le st. Tiburtina)	23,45	23,45					
	Tranvia Viale Palmiro Togliatti (Tranvia Togliatti)	219,26	109,26	100,00			10,00	

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

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

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

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

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

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA									
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti			
Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore - Modifica impianti di segnalamento e pp.II, implementazione scmt, oneri (s.a.d.), implementazione ACC-ACCM	14,5	14,5						
	Linea ferroviaria Casalecchio-Vignola - Implementazione scmt, oneri (s.a.d.), interfacciamento ACC-CTC	0,666	0,666						
	LINEA BOLOGNA PORTOMAGGIORE, SOPPRESSIONE PL IN LOC. CA' DELL'ORBO A SEGUITO RIALZO LINEA	8,47	5,4					3,07	
TOTALE		23,64	20,57	0,00	0,00	0,00		3,07	

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI CAGLIARI								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	SCMT della linea ferroviaria Cagliari - Isili e Macomer - Nuoro e adeguamento PP.LL dell'intera rete ferroviaria	19,60	19,60					
	RADDOPPIO TRATTA MONSERRATO SETTIMO/SAN PIETRO	18,00	16,16				1,84	
	impianti ad idrogeno (Monserrato-Isili)	30,30	30,30					
	TOTALE	67,90	66,06	0,00	0,00	0,00	1,84	

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

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

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

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

	Potenziamento ed ammodernamento della linea Cancello - Benevento	109,00				109,00		0,00
	Circumflegrea - Nuovo telecomando linee Flegree con fornitura in opera di tre sottostazioni elettriche e adeguamento TE gallerie	30,00	30,00					0,00
	impianti ad idrogeno (SMCV-Piedimonte)	29,07				29,07		0,00
	Ammodernamento e potenziamento Ferrovia Cumana (arretramento stazione Torregaveta - Tratta Dazio-Gerolomini-Cantieri. Smantellamento linea storica - miglioramento dell'accessibilità delle stazioni)	81,00	41,50					39,50
	Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea -Soccavo- Mostra: tratta P.co San Paolo-Terracina OCCC Galleria e CV4	287,00	61,64				52,27	173,09
	Adeguamento e messa in sicurezza TPL campano	60,00	60,00					0,00
	Nodo Piazza Garibaldi	100,00	100,00					0,00
	Accessibilità alla stazione di Afragola	80,00	80,00					0,00

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

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA									
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo	
					Progetti in essere	Nuovi Progetti			
Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Sistema Ferroviario Metropolitano - tratta Reggio Calabria Centrale - Melito P.S.: realizzazione di 3 fermate e upgrade tecnologico	23,00	23,00					0,00	
	TOTALE	23,00	23,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI ROMA								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Manutenzione straordinaria della Ferrovia Roma Lido con trasformazione in metropolitana e manutenzione della Ferrovia Roma Viterbo (tratta Riano - Morlupo), con upgrading tecnologico	715,02	447,71					267,31
	Manutenzione straordinaria delle ferrovie regionali ex concesse	25,12	24,00					1,12
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Acquisto nuovi treni -- 20 da adibire alla Ferrovia Roma Lido - 18 da adibire alla Ferrovia Roma Viterbo	325,05	128,90	153,00				43,15
	TOTALE	1065,19	600,61	153,00	0,00	0,00		311,58

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR			Altri finanziamenti
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Linea Adria - Mestre - Realizzazione SCMT-RTB-PAI.PL	3,02	3,02					0,00
	Linea Adria - Mestre - elettrificazione	40,75	22,00				18,75	0,00
	Linea Adria - Mestre - Ulteriori interventi di messa in sicurezza (blocco conta assi, risaamento ponte in c.a)	1,51	1,51					0,00
Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	Linea Adria Mestre - Acquisto di 3 convogli elettrici	21,67		21,67				0,00
	TOTALE	66,95	26,53	21,67	0,00	0,00	18,75	0,00

PROGRAMMA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO								
Categoria	Descrizione interventi	Costo intervento	Finanziamenti statali definiti	Finanziamenti Fondo Complementare	PNRR		Altri finanziamenti	Fabbisogno residuo
					Progetti in essere	Nuovi Progetti		
Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti	Attrezzaggio dell'intera linea Canavesana	11,89	11,89					0,00
	Intervento Potenziamento ed ammodernamento linee ferroviarie - Torino-Ceres e Canavesana	120,50				120,50		0,00
Completamento delle linee ferroviarie in esecuzione	Interconnessione Rebaudengo - passante ferroviario	204,32	24,32			20,00	160,00	0,00
	Linea Torino Ceres - SCMT - intera linea	18,88	15,78				3,10	0,00
	Linea Torino Ceres - ulteriori interventi di messa in sicurezza (upgrade tecnologico, adeguamento gallerie decreto fuoco-fumi, sostituzione casse di manovra, implementazione rete GSM-R, modifica impianto snevato -sostituzione apparecchiature di segnalamento su linea, abolizione e modifica PPLL)	43,54	43,54					0,00
	TOTALE	399,13	95,53	0,00	0,00	140,50	163,10	0,00

A.I.7 LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA'

Interventi in corso e programmati

Gli interventi in corso e programmati per lo sviluppo portuale, raggruppati in programmi di investimento, tengono conto del quadro dei fabbisogni del sistema trasportistico e di quelli più puntuali del trasporto marittimo; nella tabella seguente è riportato il dettaglio dei singoli interventi, per ogni programma e per ogni soggetto attuatore (Tabella A.I.7.1).

TABELLA A.I.7.1: PROGRAMMI E INTERVENTI DI SVILUPPO PORTUALI									
ID	DENOMINAZIONE PROGRAMMA	AdSP	DESCRIZIONE	Costo Intervento (Mln €)	Risorse DM 353 e DM 332 Decreto porti" (Mln €)	Risorse PNRR (€ mln)	Risorse PNC (€ mln)	Altre Fonti (€ mln)	Fabbisogno Residuo (Mln €)
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MACS	RAVENNA - Adeguamento banchine operative - 3° stralcio Lotti 1, 2, 3, 4	50	45			5	0
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAM	BRINDISI - Lavori di manutenzione e ammodernamento infrastrutture portuali della stazione navale della Marina Militare	15				15	0
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MI	TARANTO - Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante	18				11	7
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MI	TARANTO - Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli	172	40			42	90
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MLOc	SAVONA - Messa in sicurezza Torrente Segno	18				18	0
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MS	ORISTANO - Realizzazione di un Centro Servizi Polifunzionale per la Logistica Agroalimentare ("Ce.S.P.L.A.") nel porto di Santa Giusta – Oristano	8		8			0

1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MS	CAGLIARI - Lavori di riqualificazione del Molo Sanità con realizzazione di una struttura turistico ricettiva e rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il Molo Sanità e il Molo Sant'Agostino (project financing)	42				42	0
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MTS	LIVORNO - Intervento di straordinaria manutenzione diga curvilinea	50					50
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MSOr	CATANIA - Ristrutturazione, consolidamento e adeguamento delle banchine e delle infrastrutture del porto nuovo	18					18
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MSOr	AUGUSTA - Manutenzione straordinaria del porto commerciale e della Nuova Darsena Servizi	24				2	22
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAS	VENEZIA - Conservazione architettonico e strutturale ad uso portuale dell'Edificio B "Edificio Sali e tabacchi" del compendio "ex Monopoli di Stato"	2				2	0
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MAS	VENEZIA - Molo Sali - Opere di ripristino palancolato e completamento Banchina ad uso portuale	18	16				2
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	MTMI	GIOIA TAURO - Lavori di Riqualificazione e ammodernamento dell'area del retroporto di Gioia Tauro	6				6	0
2	Digitalizzazione della logistica e ICT	MAM	ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURALE NEI PORTI DI BARI E DI BRINDISI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA CAPACITÀ LOGISTICA AGROALIMENTARE (misura M2.C1 Linea 2.1 - MASAF)	12		7			5

2	Digitalizzazione della logistica e ICT	MLOc	Opere di potenziamento ed automatizzazione del Parco Ferroviario di Vado Ligure e infrastrutturazione digitale dell'esistente "varco faro"	10		10			0	0
2	Digitalizzazione della logistica e ICT	Tutte le AdSP	Sviluppo e implementazione dei servizi Port Community System per l'interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica Nazionale	16		16				0
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAC	ANCONA - Intervento lungomare nord per la retifica e la velocizzazione della linea ferroviaria con i materiali di escavo dei fondali marini dei porti del sistema portuale del mare Adriatico centrale	53			10		43	0
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOr	LA SPEZIA - Potenziamento di impianti ferroviari all'interno del porto commerciale	50					39	11
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOr	LA SPEZIA - Opere di completamento infrastruttura ferroviaria interna al porto mercantile	14	12					2
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTC	NAPOLI - Collegamenti stradali e ferroviari interni al sedime portuale	45					0	45
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTC	NAPOLI - Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale	22				20		2
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTC	NAPOLI - Potenziamento dello scalo ferroviario asservito al Porto di Napoli e realizzazione delle infrastrutture stradali connesse	39					39	0

3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MI	TARANTO -opere di urbanizzazione primaria di un Eco-Industrial Park in Taranto	50						50
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOc	GENOVA - Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea Sommergibile"	27					24	3
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOc	VADO LIGURE - Adeguamento Terminal Ferroviario (Opere di sistemazione del versante in fregio alla viabilità di accesso)	24					24	0
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MLOc	GENOVA - Ammodernamento e prolungamento nuovo parco Rugna	16					16	0
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MTCS	CIVITAVECCHIA - Interventi di riorganizzazione del sistema ferro	25					23	2
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale, fase 1	40	32				7	1
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	TRIESTE - Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo	199				180	19	0
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	MAO	TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale, fase 2	33					7	26

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

4	Ultimo miglio stradale	MLOc	GENOVA - Riassetto accesso aree operative Porto di Genova Voltri	41						39	2
4	Ultimo miglio stradale	MAM	BARI - Realizzazione strada camionale di collegamento tra l'Autostrada A14 ed il porto di Bari	223	82					128	13
4	Ultimo miglio stradale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Viabilità principale rampe nord 2° lotto OO.SS.	102	69						33
4	Ultimo miglio stradale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Ponte di collegam. con antemurale	14					10	4	0
4	Ultimo miglio stradale	MTS	PIOMBINO - Strada di accesso al Porto ed alla città di Piombino SS 398 Tratto 2 Gagno	79						0	79
4	Ultimo miglio stradale	MSOr	AUGUSTA - messa in sicurezza delle opere d'arte al servizio dell'accesso al porto dell'isola e realizzazione del terzo collegamento tra le aree portuali e la terraferma	26		26					0
5	Accessibilità marittima	MACS	RAVENNA - Hub Portuale - FASE II «Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto - 3° stralcio (Approfondimento canali Candiano e Baiona a - 14,50 - Lotti 1 e 2)	104	40				20	24	20
5	Accessibilità marittima	MACS	RAVENNA - Hub Portuale - FASE II «Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto - 4° stralcio (realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dall'escavo)	141					110	0	31

5	Accessibilità marittima	MACS	RAVENNA - Approfondimento del Canale Piombone: - 1° lotto sistemazione funzionale del canale Piombone - 2° lotto - Risanamento della Pialassa Piombone e separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura artificiale	36					36	0
5	Accessibilità marittima	MAC	PESCARA - Interventi di deviazione porto canale	92					52	40
5	Accessibilità marittima	MAC	ANCONA - Demolizione parziale dell'attuale molo nord con regolarizzazione dei relativi fondali	11					11	0
5	Accessibilità marittima	MAC	ANCONA - Approfondimento dei fondali della banchina 26 e delle altre banchine commerciali	22					12	12
5	Accessibilità marittima	MAC	ORTONA - Interventi di potenziamento ed ampliamento del porto di Ortona. 1° stralcio in attuazione al P.R.P. portuale	30	-				30	0
5	Accessibilità marittima	MAC	ORTONA - Interventi di potenziamento del porto	7					6	1
5	Accessibilità marittima	MTMI	GIOIA TAURO - Reseazione delle banchine di ponente tratti G-H-I	110					20	90
5	Accessibilità marittima	MTMI	GIOIA TAURO - Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	110						110

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

5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada - tratto di levante	60			20	31	9
5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Rifiorimento delle opere di protezione dalla agitazione ondosia del porto di Taranto e della rada di Taranto	80				1	79
5	Accessibilità marittima	MI	TARANTO - Dragaggio di bonifica e mantenimento dei fondali antistanti i moli del porto in rada	16				16	0
5	Accessibilità marittima	MS	CAGLIARI - Realizzazione darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi - 1° Fase	25					25
5	Accessibilità marittima	MS	PORTO TORRES - Lavori per il prolungamento dell'Antemurale di Ponente	62				36	26
5	Accessibilità marittima	MS	OLBIA - Lavori di escavo attracchi porto di Olbia a quota -10 m s.l.m. e la canaletta di accesso a quota -11,00 m s.l.m.	108					14
5	Accessibilità marittima	MLOc	VADO LIGURE - Nuova diga prima fase	87			45	42	0
5	Accessibilità marittima	MLOc	GENOVA - Nuova diga foranea - Fase A e Fase B	1.560	100		500	800	160

5	Accessibilità marittima	MLOc	GENOVA - Nuova Torre Piloti	24					24	0
5	Accessibilità marittima	MLOc	GENOVA - Dragaggi sampierdarena e porto passeggeri	9					9	0
5	Accessibilità marittima	MAM	BRINDISI - Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est. 1° Lotto	43			39		4	0
5	Accessibilità marittima	MAM	BRINDISI - Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est. 2° Lotto	19			19			0
5	Accessibilità marittima	MAM	BRINDISI - Completamento del banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 m slmm.	69				30		39
5	Accessibilità marittima	MAM	BARLETTA - Prolungamento di entrambi i moli foranei e approfondimento dei fondali secondo le previsioni del PRP	38	20				18	0
5	Accessibilità marittima	MSOc	TRAPANI - Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio	68				67	1	0
5	Accessibilità marittima	MSOc	PALERMO - Escavo dei fondali bacino Crispi 3 e connesso rifiorimento mantellata	39					33	5

5	Accessibilità marittima	MSOc	TERMINI IMERESE - Lavori di completamento del molo sottoflutto - I stralcio	22,1					22,1	0
5	Accessibilità marittima	MSOc	TERMINI IMERESE - Lavori di completamento del molo foraneo di sopraflutto dalla progressiva 1.205,00 mt. alla progressiva 1.455,00 m - I stralcio	17,5					17,5	0
5	Accessibilità marittima	MSOc	LICATA - Progetto di completamento della banchina di riva del Porto di Licata e dragaggio dello specchio acqueo antistante	35						35
5	Accessibilità marittima	MSOc	GELA - Porto rifugio - Lavori di dragaggio dei fondali e ripascimento dell'area adiacente al molo di Levante e realizzazione di un pennello intercettatore a ponente del porto.	40						40
5	Accessibilità marittima	MTCS	CIVITAVECCHIA - Prolungamento Banchina 13 Il lotto (II lotto OO.SS.)	106				27	34	46
5	Accessibilità marittima	MTCS	CIVITAVECCHIA - Nuovo accesso al bacino storico (II lotto OO.SS.)	67				43	24	0
5	Accessibilità marittima	MTS	LIVORNO - Riprofilamento della banchina del canale di accesso nella zona Torre del Marzocco II Lotto	17,5					17,5	0
5	Accessibilità marittima	MTS	LIVORNO - Adeguamento al PRP delle strutture portuali limitrofe alla Stazione Marittima di Livorno lavori di resacazione delle banchine portuali	69						69

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

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

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

6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MSOr	CATANIA - Consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea, rafforzamento e potenziamento della testata	75				70		5
6	Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	MAS	VENEZIA - Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera tratto curva San Leonardo e Fusina	26				24		2
7	Efficientamento energetico e ambientale	MACS	ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE - Ravenna – Cold Ironing	42			42		0	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAC	ADSP DEL MAR ADRIATICO CENTRALE - Ancona, Ortona, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto – Cold ironing	14			6	8		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTMI	ADSP DEI MARI TIRRENO E IONIO MERIDIONALE - Gioia Tauro - Cold Ironing Ro Ro	3			1	2		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTMI	PORTO DI GIOIA TAURO - Elettrificazione delle banchine di levante tratti A, B, C, D1 E Alti fondali	120			59	7		54
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA – Cold Ironing - Nuova cabina di trasformazione alla radice del molo Garibaldi per cold ironing di banchina - Elettrificazione delle banchine del comparto commerciale del 2° e del 3° bacino portuale della Spezia	22			9	12	1	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA - Cabina di trasformazione e linee elettriche di distribuzione a servizio del nuovo molo crociere nel primo bacino portuale della Spezia - cold ironing molo crociere	15						15

7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Sostituzione gruppi elettrogeni esistenti con nuovi alimentati a idrogeno nei porti di La Spezia e Marina di Carrara	2,6		1,9			0,7
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Efficientamento energetico della sede della Spezia e dell'ufficio territoriale di Marina di Carrara dell'AdSP del Mar Ligure Orientale	0,6		0,4		0,2	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Efficientamento energetico degli impianti di illuminazione (torri faro) a servizio dei Porti di La Spezia e di Marina di Carrara	2		2			0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Realizzazione di rete di distribuzione di energia elettrica nei porti di La Spezia e Marina di Carrara attraverso installazione di colonnine di ricarica per autoveicoli e per mezzi operativi	1,4		1,4			0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	NAPOLI – Progetto Cold Ironing	35				25	10
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	SALERNO – Progetto Cold Ironing	18				15	3
7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Realizzazione di un impianto di cold ironing presso le banchine pubbliche del porto di Taranto	35				35	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Realizzazione di un impianto di cold ironing presso il Molo Polisettoriale in concessione ad SCCT nel porto di Taranto	12				12	0

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

7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOc	TERMINI IMERESE - Nuovo Impianto elettrico e illuminazione portuale - Cold ironing	6,3				6	0,3	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOc	PORTO EMPEDOCLE - Nuovo Impianto elettrico e illuminazione portuale - Cold ironing	4				3	1	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTCS	CIVITAVECCHIA – Progetto Cold Ironing	86				80		6
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	LIVORNO – Progetto Cold ironing - Impianto dedicato a navi porta container	21,58				21,58		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	LIVORNO - Progetto Cold ironing - Area porto passeggeri	33,42				33,42		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PIOMBINO – Progetto di Cold ironing	12,6				12,6		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PORTOFERRAIO – Progetto di Cold ironing	13,4				13,4		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTS	PIOMBINO - Progetto di mitigazione ambientale del Waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino - Efficientamento energetico stazione marittima porto di Piombino	17			2			15

7	Efficientamento energetico e ambientale	dello STRETTO	ADSP DELLO STRETTO - Messina, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni - Progetto STRETTO GREEN - <i>Cold Ironing</i>	53				20	3	30
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAO	ADSP DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE – Trieste, Monfalcone - Cold Ironing	41		11		30		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOr	AUGUSTA – Progetto Cold Ironing	33				33		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MSOr	CATANIA – Progetto Cold Ironing	57				57		0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAS	VENEZIA - Opere di realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera	42					42	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MAS	ADSP DEL MAR ADRIATICO SETTENTRIONALE – Venezia e Marghera- Cold Ironing	120				90		30
7	Efficientamento energetico e ambientale	MACS	Green Ports - Progetto "Zero Immissioni"	49		10			39	4
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA - (Green Ports - PNRR) 1° lotto di lavori di realizzazione di una infrastruttura energetica in alta tensione a servizio del porto della Spezia	42		13				29

7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA - (Green Ports - PNRR) Realizzazione di impianto di produzione e distribuzione di idrogeno rinnovabile nel porto della Spezia al servizio di mobilità a idrogeno operante nei siti della Spezia e di Marina di Carrara	2,2		0,8			1,4
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOr	LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA - (Green Ports - PNRR) Realizzazione di impianti di produzione e accumulo di energia elettrica da fotovoltaico su fabbricati presenti in ambito portuale di La Spezia e Marina di Carrara	4,9		2,45			2,45
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	ADSP MAR TIRRENO CENTRALE - Green Campania Ports - ASSE D: Linea di azione 2 - Interventi di risparmio ed efficientamento energetico (illuminazione led); Linea di azione 3 - Interventi di produzione di energia da fonti rinnovabili (moto ondoso Salerno); Linea di Azione 4 - Interventi di mobilità sostenibile nelle aree portuali (navette elettriche)	5				5	0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MTC	NAPOLI - Piano di efficientamento energetico del porto con utilizzo di fonti alternative	18					18
7	Efficientamento energetico e ambientale	MI	TARANTO - Monitoraggio ambientale integrato dell'area portuale di Taranto	14				9	5
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	GENOVA E SAVONA - Alimentazione e ricarica dei mezzi elettrici	2		2			0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	SAVONA - Impianti fotovoltaici - Lotto 1 e 2	11		11			0
7	Efficientamento energetico e ambientale	MLOc	SAVONA - Port Grid e accumuli	14		14		0	0

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

8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	GENOVA - Waterfront di Levante	10					10	0
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MLOc	GENOVA - Mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Prà lato sud aumento	15					15	0
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MACS	RAVENNA - Opere di urbanizzazione del terminal crociera - 1° e 2° stralcio	13					13	0
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MAS	VENEZIA - Realizzazione di un nuovo terminal crociera - Opera originariamente pianificata ed in carico ad AdSPMAS. L'intervento con la relativa copertura finanziaria è stato in seguito inserito fra le opere commissariali previste dal D.L. n. 103/2021, come convertito dalla L. n. 125/2021).	268,5					157	111,5
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MSOc	PALERMO - Stazione marittima: rifunzionalizzazione e restyling	29					24	5
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MSOc	PORTO EMPEDOCLE- Lavori di banchinamento molo Crispi SO e nuovo terminal porpuse con restyling e adeguamento funzionale stecca edifici demaniali	65						65
8	Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	MAM	PORTO DI BARI. LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UN TERMINAL PASSEGGERI SULLA BANCHINA 10.	13					4	9
9	Attività industriali nei porti	MAC	ANCONA - Realizzazione di un nuovo piazzale in ampliamento di quelli esistenti, realizzazione di una nuova banchina di allestimento, allungamento del bacino di carenaggio	40	40					0

9	Attività industriali nei porti	MTMI	GIOIA TAURO - Realizzazione capannone industriale nella Zona Franca ex Isotta Fraschini	17					17	0
9	Attività industriali nei porti	MTMI	GIOIA TAURO - Bacino di carenaggio - impianto industriale	100					0	100
9	Attività industriali nei porti	MTC	NAPOLI - Risanamento statico del bacino di carenaggio n. 2 con adeguamento dell'impianto di pompaggio dei bacini n. 1	34					34	0
9	Attività industriali nei porti	MTC	NAPOLI - Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella	30						30
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - FASE 1	177					177	0
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - FASE 2	434					434	0
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Riqualificazione Hennebique	133					133	0
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Nuovo accosto Calata olii minerali	19					19	0

9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Ridislocazione depositi costieri di Carnagnani/Superba	30					30	0
9	Attività industriali nei porti	MLOc	GENOVA - Ristrutturazione della logistica portuale destinata alla funzione peschereccia	8		8			0	0
9	Attività industriali nei porti	MS	Porto Cocciani - lavori di realizzazione di un piazzale nell'area sterrata presso il porto Cocciani	12					0	12
9	Attività industriali nei porti	MSOc	PALERMO - Messa in sicurezza del Bacino di carenaggio da 150.000 TPL - Lavori e progettazione - Il Lotto Funzionale	130	81	35			14	0
9	Attività industriali nei porti	MSOc	PALERMO - Messa in sicurezza del Bacino di carenaggio da 150.000 TPL - Lavori e progettazione - I Lotto Funzionale	53					53	0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	RAVENNA - Hub portuale - FASE I Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto- 1° e 2° stralcio	298					280	18
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	RAVENNA - Adeguamento banchine operative - 4° stralcio	115						115
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MACS	RAVENNA - Completamento area Porto Carni	34					28	6

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

10	Aumento selettivo della capacità portuale	MI	TARANTO - Dismissione dagli usi militari, recupero/valorizzazione culturale-turistica dell'area "Ex stazione Torpediniere" nel mar Piccolo con contestuale riallocazione di funzioni della M.M. - 1° lotto	20						20
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MS	CAGLIARI - Lavori di realizzazione dei banchinamenti del nuovo Terminal Ro Ro presso l'avamposto ovest del Porto Canale	338		38	99	1		196
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MS	CAGLIARI - Infrastrutturazione aree retrostanti i nuovi banchinamenti del lato sud ovest del bacino di evoluzione del Porto Canale - zona G1W e G2W	20	14			0		6
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MSOr	CATANIA - Lavori di allargamento banchine interne del molo foraneo tra la radice ed il pennello est	12	0					12
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Ampliamento Terminal Containeri Ponti Ronco e Canepa	63				63		0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo per intervento accordo sostitutivo lotto 1	10				10		0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MLOc	GENOVA - Interventi infrastrutturali sulle aree delle riparazioni navali	45				27		17
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAM	BRINDISI - Opere di completamento accosti portuali navi traghetti e Ro-Ro di S. Apollinare (in 2 stralci funzionali)	82				32		50

10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAM	BARI - Riqualificazione del molo S. Cataldo - Potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto	39					36	3
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTCS	CIVITAVECCHIA - Primo Lotto Funzionale (II stralcio): Banchinamento Darsena Servizi	36					36	0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTCS	FIUMICINO - Porto commerciale (PRP) 1° lotto funzionale (1 stralcio) e navigazione del Tevere	71	30				26	15
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MTS	LIVORNO - Darsena Europa	685	200				355	130
10	Aumento selettivo della capacità portuale	dello STRETTO	MESSINA - Lavori di costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale (cofinanziamento al Comune di Messina)	30					0	30
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche ed industriali in zona Noghère anche in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghère	60				60	0	0
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Progetto di banchinamento parziale del terminal Noghère (fase I secondo il PRP 2016), comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità	55				45		10
10	Aumento selettivo della capacità portuale	MAO	TRIESTE - Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal containeri del Molo VII nel Porto di Trieste	101				101		0

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

A.I.8 LO SVILUPPO AEROPORTUALE

Interventi in corso e programmati

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A.I.9 GLI INTERPORTI

Interventi in corso e programmati

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

TABELLA A.I.9.1: FONDO PER GLI INVESTIMENTI E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE DEL PAESE ISTITUITO CON L'ARTICOLO 1, COMMA 140, DELLA LEGGE 11 DICEMBRE 2016, N.232 E RISORSE PNRR MISURA M3C2-I.2.1 "DIGITALIZZAZIONE DELLA CATENA LOGISTICA" – SUB INVESTIMENTO 2.1.2 "RETE DEI PORTI E INTERPORTI"

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

A.I.10 LE CICLOVIE NAZIONALI

Interventi in corso e programmati

L'articolo 1, comma 640, della legge del 28/12/2015, n. 208, ha previsto la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovía del Sole), Venezia-Torino (Ciclovía VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovía dell'acquedotto pugliese), Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB) di Roma, Ciclovía del Garda, Ciclovía Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia, Ciclovía Sardegna, Ciclovía Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia), Ciclovía Tirrenica e Ciclovía Adriatica.

Con DM del 29/11/2018, n. 517, erano stati previsti 16,62 mln € per ciascuna delle ciclovie nazionali, ad esclusione della ciclovía GRAB a cui era stato assegnato l'importo di 14,00 mln €, sufficiente per il completo finanziamento dell'opera. Nell'ambito del PNRR, Missione 2, Componente M2C2, con DM del 12/01/2022, n. 4, sono stati poi ripartiti ulteriori 400 mln €, di cui 150 milioni € di fondi statali a legislazione vigente per progetti in essere, assegnati alle Regioni e alla Provincia Autonoma di Trento.

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

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

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

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

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

PAGINA BIANCA

Allegato III

Relazione sullo stato di attuazione degli impegni
per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra

PAGINA BIANCA

INDICE

INDICE	261
PREMESSA	263
I.1. GLI OBIETTIVI DI ATTUAZIONE DEL PROTOCOLLO DI KYOTO (2008-2012)	267
I.2. GLI OBIETTIVI DI RIDUZIONE DEI GAS A EFFETTO SERRA (2013- 2020) - ATTUAZIONE EMENDAMENTO DI DOHA	267
I.3. IL “GREEN DEAL” E IL QUADRO CLIMA ED ENERGIA 2030”	270
II. SITUAZIONE EMISSIVA RISPETTO AGLI OBIETTIVI 2020	276
II.1. obiettivi “ <i>Effort SHARING</i> ” PER il periodo 2013-2020	276
III. Situazione emissiva rispetto agli obiettivi per il periodo 2021-2030	279
III.1. Politiche e misure con orizzonte post 2020 per il raggiungimento degli OBIETTIVI AL 2030	281
III.2. Proiezioni emissive e obiettivi per il periodo 2021-2030	286
ALLEGATO 1 - Dati emissivi storici	293
ALLEGATO 2 - Proiezioni emissive aggiornate	294

PAGINA BIANCA

PREMESSA

L'articolo 10, comma 9, della Legge n. 196 del 31 dicembre 2009, modificato dall'articolo 2, comma 2, della legge n. 39 del 7 aprile 2011, stabilisce che *“in allegato al DEF è presentato un documento, predisposto dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sentiti gli altri Ministri interessati, sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra, in coerenza con gli obblighi internazionali assunti dall'Italia in sede europea ed internazionale, e sui relativi indirizzi.”*

Le informazioni riportate nella presente relazione sono state aggiornate sulla base dei più recenti dati emissivi e degli scenari elaborati nell'ambito del Regolamento 2018/1999 sulla *Governance* dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima¹.
IL CONTESTO NORMATIVO INTERNAZIONALE ED EUROPEO E IL CONTRIBUTO DELL'ITALIA

La XXI Conferenza delle Parti della Convenzione Quadro per la lotta contro i cambiamenti climatici del 2015 ha adottato l'Accordo di Parigi², con decisione 1/CP.21. L'Italia ha firmato l'Accordo il 22 aprile 2016 e lo ha ratificato l'11 novembre 2016. Lo stesso è successivamente entrato in vigore il 4 Novembre 2016 e si applica a partire dal 2021.

L'Accordo definisce un obiettivo di lungo termine per il contenimento dell'aumento della temperatura media globale ben al di sotto dei 2°C e il perseguimento degli sforzi per limitare l'aumento a 1,5°C, rispetto ai livelli pre-industriali. Accanto alle misure atte a perseguire tale obiettivo, anche dette azioni di mitigazione, ossia di riduzione delle emissioni dei gas ad effetto serra (di seguito anche GHG), è prevista la messa in atto di misure finalizzate ad accrescere la capacità dei Paesi di adattarsi agli effetti avversi dei cambiamenti climatici. Le Parti dell'Accordo di Parigi si sono altresì impegnate ad orientare i flussi finanziari a supporto delle azioni di contrasto al cambiamento climatico in modo da essere coerenti con un percorso di sviluppo sostenibile a basse emissioni e resiliente ai mutamenti del clima.

Rispetto al sistema delineato dal Protocollo di Kyoto³ e dal suo emendamento (Emendamento di Doha⁴) - i quali prevedono impegni di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra⁵ da parte dei soli Paesi industrializzati, rispettivamente, nei periodi 2008-2012 e 2013-2020 - l'Accordo di Parigi, abbandonando la distinzione storica tra Paesi con diverso livello di sviluppo economico, rappresenta un cambio di paradigma nell'approccio alla lotta ai cambiamenti climatici. Esso abbraccia un approccio *“bottom up”*, che prevede un impegno di tutte le Parti dell'accordo verso il raggiungimento degli obiettivi comuni, pur rimettendo a queste ultime la definizione delle azioni da intraprendere in ragione delle circostanze nazionali di ogni Paese.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999&from=EN>

² http://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/english_paris_agreement.pdf

³ <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpeng.pdf>

⁴ http://unfccc.int/files/kyoto_protocol/application/pdf/kp_doha_amendment_english.pdf

⁵ Anidride carbonica, protossido di azoto, metano, gli idrofluorocarburi, perfluorocarburi e esafluoruro di zolfo.

Infatti, al momento dell'adesione all'Accordo, ogni Paese ha predisposto e comunicato il proprio "Contributo determinato a livello nazionale" (*NDC - Nationally Determined Contribution*) con l'obbligo di perseguire misure per la sua attuazione. Ogni contributo nazionale successivamente comunicato deve rappresentare una progressione, in termini di ambizione, rispetto al contributo precedente, determinando un percorso di ambizione crescente finalizzato al raggiungimento degli obiettivi collettivi.

I progressi nell'attuazione e nel raggiungimento degli NDC sono monitorati attraverso un quadro di trasparenza, attraverso tabelle e formati per la rendicontazione di dati relativi all'inventario delle emissioni e degli assorbimenti dei gas serra, che tutte le Parti sono tenute a redigere e trasmettere periodicamente all'UNFCCC, a partire dal 2024.

Tale sistema, finalizzato nel 2021 alla COP di Glasgow, mira ad assicurare informazioni più regolari e conformi sullo stato delle emissioni, ed è fondamentale per la credibilità dell'Accordo di Parigi e degli impegni assunti dai Paesi.

Le analisi di scenario dei contributi nazionali comunicati, svolte dagli organismi internazionali, hanno evidenziato che la finestra temporale per porre in essere azioni efficaci per il raggiungimento degli obiettivi dell'Accordo è sempre più stretta, e che sono pertanto necessarie azioni più incisive.

Inoltre, **il sesto rapporto di valutazione del comitato intergovernativo sui cambiamenti climatici** (*Intergovernmental Panel on Climate Change - IPCC*) ha rilevato un consistente incremento delle politiche e delle leggi di mitigazione rispetto a quanto emerso dal rapporto precedente. Tuttavia, la proiezione delle emissioni globali di gas serra al 2030, risultanti dai contributi determinati a livello nazionale (NDC) presentati, prevedono un probabile innalzamento della temperatura media globale oltre 1,5°C nel corso del ventunesimo secolo, che rende a sua volta più difficile un contenimento al di sotto dei 2°C.

È stato inoltre individuato un divario (*gap*) tra le emissioni previste dagli NDC e quelle effettivamente derivanti dalle politiche attuate, e anche i flussi finanziari sono risultati inferiori ai livelli necessari per raggiungere gli obiettivi climatici di adattamento e mitigazione in tutti i settori e in tutte le regioni.

Ogni incremento del riscaldamento globale intensifica i pericoli climatici multipli e concomitanti e, pertanto, al fine di mantenere raggiungibile l'obiettivo di 1.5°C, il rapporto di sintesi ha raccomandato una riduzione profonda, rapida e duratura delle emissioni di gas serra in questo decennio, e di raggiungere le emissioni nette pari a zero di anidride carbonica intorno a metà secolo, per rallentare il riscaldamento globale.

Coerentemente, l'ultimo rapporto sulle emissioni del Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (*Emissions Gap Report 2025*⁶), ha statuito che, con la piena attuazione degli NDC presentati entro novembre 2025 l'aumento della temperatura media globale è stimato tra 2,3°C e 2,5°C entro fine secolo, mentre con le politiche effettivamente in attuazione si attesterebbe intorno a 2,8°C, evidenziando quindi che i nuovi NDC presentati nel 2025 hanno prodotto solo un impatto marginale sulla riduzione del divario emissivo. Il rapporto sottolinea inoltre che, pur essendo probabile un superamento temporaneo di 1,5°C, azioni immediate di mitigazione possono limitarne entità e durata. Parallelamente, il rapporto di sintesi 2025 del Segretariato UNFCCC⁷ sui contributi determinati a livello nazionale (*NDC Synthesis Report*) evidenzia un impegno crescente e più strutturato verso NDC più ambiziosi,

⁶ <https://wedocs.unep.org/items/9f0bf855-2069-42a6-a856-4b389f740c5c>

⁷ https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cma2025_08.pdf

ma sottolinea che l'azione globale resta insufficiente per limitare il riscaldamento globale a 1,5°C. In tale contesto, la piena e tempestiva attuazione degli NDC, rimane determinante per accelerare i progressi verso gli obiettivi climatici globali.

La Conferenza delle Parti di Dubai del 2023 (COP 28) ha conseguito l'importante risultato di finalizzare la prima revisione globale (*Global Stocktake*) sull'attuazione dell'Accordo di Parigi, indicando la via per una rinnovata e accresciuta ambizione dell'azione climatica e l'imperativo di agire in questo decennio critico per limitare la crescita delle temperature entro 1.5 °C e per chiudere i gap di implementazione che ancora persistono. La Decisione approvata a Dubai indica sforzi collettivi e azioni mirate nelle diverse aree tematiche dell'Accordo (mitigazione, adattamento e mezzi di implementazione), istituendo altresì alcuni dialoghi di alto livello.

La COP29 tenutasi a Baku e la COP30 tenutasi a Belem non sono riuscite appieno a concordare impegni collettivi che dessero seguito alla decisione su *Global Stocktake*. Tuttavia, per quanto riguarda la mitigazione, il risultato negoziale di Belem riconosce l'urgenza di ridurre rapidamente e in modo duraturo le emissioni di gas serra per mantenere l'obiettivo di 1,5 °C. Gli Stati sono invitati ad accelerare l'attuazione dei loro contributi determinati a livello nazionale (NDC), in linea con l'obiettivo a lungo termine dell'Accordo di Parigi. Vengono lanciate due nuove iniziative: il *Global Implementation Accelerator* (l'acceleratore globale per l'implementazione) e la *Belém Mission to 1.5*, entrambe mirate a rafforzare cooperazione, investimenti e implementazione degli NDC e dei piani di adattamento. Il *Global Implementation Accelerator* è presentato come un'iniziativa cooperativa, facilitativa e volontaria, che mira ad accelerare l'implementazione degli NDC e dei piani nazionali di adattamento, rafforzare la cooperazione internazionale tra tutti gli attori - governi, settore privato, società civile, organismi internazionali - per mantenere l'obiettivo di 1.5 °C raggiungibile e supportare concretamente i Paesi, in particolare quelli in via di sviluppo, nell'attuare le misure di mitigazione e adattamento previste dai loro impegni climatici. La *Belém Mission to 1.5°C* si intende come uno sforzo congiunto tra le Presidenze COP della Troika sempre riguardante l'ambizione e l'implementazione di NDCs e NAPs verso l'obiettivo 1.5 °C.

La comunicazione dei nuovi impegni (NDC) relativi al periodo post-2030 avvenuta nel 2025 rappresenta appunto un ulteriore e cruciale punto di passaggio per la risposta globale al cambiamento climatico, che dovrebbero auspicabilmente produrre gli effetti significativi raccomandati dalla comunità scientifica e tenere in debita considerazione gli esiti del *Global Stocktake*. L'Unione Europea e i suoi Stati membri adempiono agli obblighi previsti dall'Accordo di Parigi, e susseguenti decisioni degli organi sovrani, e presenteranno un unico *Nationally Determined Contribution* che individui i settori e gli obiettivi interessati e che risponda alle raccomandazioni del bilancio globale.

Alla legislazione europea è rimessa l'effettiva distribuzione degli obiettivi.

Alla luce delle più recenti evidenze scientifiche, quindi, su mandato del Consiglio europeo del dicembre 2020, l'Unione ha aggiornato il proprio NDC, modificando l'obiettivo vincolante da raggiungere entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 dal 40% di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra al -55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Tale obiettivo, legalmente vincolante, è stato integrato nel Regolamento UE 2021/1119, c.d. "Normativa europea per il clima" adottato il 30 giugno 2021, che prevede, inoltre, il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050.

A seguito della definizione di tale obiettivo, la Commissione ha adottato il cosiddetto pacchetto "*Fit for 55*", ovvero l'insieme delle proposte legislative

necessarie per ottenere l'obiettivo del -55% netto al 2030 e mettere l'Unione sulla giusta traiettoria per il raggiungimento della neutralità climatica al 2050.

Il cosiddetto “pacchetto” comprende un quadro legislativo complesso e interconnesso che combina, tra l'altro, l'applicazione del sistema dell'“*Emissions trading*” a nuovi settori ed una revisione del sistema esistente per rendere l'obiettivo coerente con il -55% netto al 2030; incremento degli obiettivi di efficienza energetica e rinnovabili, una più rapida transizione verso modalità di trasporto a basse emissioni e rafforzamento della infrastruttura necessaria a tal fine; un allineamento delle politiche di tassazione dell'energia rispetto agli obiettivi del Green Deal; misure alternative per affrontare il “*carbon leakage*” (ovvero la rilocalizzazione delle produzioni in Paesi senza i medesimi obblighi di riduzione delle emissioni dell'UE); strumenti per preservare e accrescere i serbatoi naturali di assorbimento del carbonio (ad esempio, le foreste).

Inoltre, Il Regolamento (UE) 2021/1119 (c.d. Legge europea per il clima) prevede che sia fissato un obiettivo in materia di clima a livello dell'Unione per il 2040. L'11 marzo 2026 è stata adottato il Regolamento (UE) 2026/667 recante modifica del Regolamento (UE) 2021/1119 per quanto riguarda la fissazione di un traguardo climatico intermedio dell'Unione per il 2040, che prevede un obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas serra (emissioni al netto degli assorbimenti) del 90% rispetto ai livelli del 1990 composto da un obiettivo europeo domestico dell'85% e un ulteriore 5% da raggiungere attraverso l'uso di crediti internazionali ai sensi dell'articolo 6 dell'Accordo di Parigi, con l'avvio di una fase pilota già dal 2031. Al fine di dare attuazione all'obiettivo di riduzione al 2040, l'Unione europea è chiamata a rivedere il quadro legislativo clima-energia del pacchetto Fit for 55 per renderlo coerente con il nuovo impegno.

In linea con quanto previsto dall'Accordo di Parigi, l'Unione europea ha trasmesso il 5 novembre 2025 un NDC aggiornato che mira a raggiungere, entro il 2035, una riduzione indicativa delle emissioni nette di gas a effetto serra compresa tra il 66,25% e il 72,5% rispetto al 1990. Tale impegno risulta essere in linea con quanto stabilito dall'emendamento della Legge europea per il clima.

Per quanto riguarda il percorso di decarbonizzazione nazionale, nel quadro dell'NDC europeo, esistono strumenti di pianificazione di breve e lungo periodo di cui si è dotata l'Italia, sempre secondo quanto stabilito nel Regolamento EU sulla *Governance per Energy Union*⁸, ovvero:

- il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) con orizzonte al 2030⁹, il cui obiettivo è quello di realizzare una nuova politica energetica che assicuri la piena sostenibilità ambientale, sociale ed economica del territorio nazionale e accompagni tale transizione;
- la Strategia nazionale di lungo periodo sulla riduzione delle emissioni dei gas a effetto serra¹⁰, in aggiornamento, che individua possibili percorsi di decarbonizzazione, prendendo in considerazione diverse opzioni tecnologiche, comprese quelle più innovative, non ancora completamente sviluppate, al fine di raggiungere l'obiettivo di neutralità climatica al 2050, tenendo anche in dovuta considerazione l'impatto del PNRR.

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999&from=EN>

⁹ <https://www.mase.gov.it/comunicati/clima-energia-litalia-ha-inviato-il-pniec-bruxelles>

¹⁰ https://www.minambiente.it/sites/default/files/lts_gennaio_2021.pdf

Per meglio comprendere gli sviluppi delle politiche e misure intraprese nel tempo dall'Italia per soddisfare gli impegni assunti, nei seguenti paragrafi si riporta una breve sintesi degli obiettivi di riduzione dell'Unione Europea e quindi anche dell'Italia, a partire dalla sottoscrizione del Protocollo di Kyoto, fino ad oggi.

I.1. GLI OBIETTIVI DI ATTUAZIONE DEL PROTOCOLLO DI KYOTO (2008-2012)

Rispetto agli impegni assunti con la ratifica del Protocollo di Kyoto, l'Unione europea nel suo complesso¹¹ si era impegnata a ridurre le proprie emissioni di gas serra dell'8% rispetto ai livelli del 1990. Successivamente tale impegno, assunto collettivamente, era stato ripartito in maniera differenziata tra gli Stati membri.

In tale contesto, l'Italia si era impegnata a ridurre le proprie emissioni del 6,5% rispetto ai livelli del 1990 nel periodo 2008-2012 (Legge 120/2002).

L'Italia ha rispettato gli impegni di riduzione previsti, prevalentemente mediante l'attuazione di politiche e misure e mediante modesto ricorso all'acquisto di crediti, meccanismo consentito nell'ambito del Protocollo stesso.

I.2. GLI OBIETTIVI DI RIDUZIONE DEI GAS A EFFETTO SERRA (2013-2020) – ATTUAZIONE EMENDAMENTO DI DOHA

Nel 2012, con la COP di Doha, è stato raggiunto un accordo tra le Parti circa la prosecuzione del Protocollo di Kyoto attraverso l'emendamento di Doha, che fissava impegni di riduzione dei Paesi industrializzati per il periodo 2013-2020.

L'Italia ha depositato il proprio strumento di ratifica il 18 luglio 2016 e l'emendamento è entrato in vigore il 31 dicembre 2020, a seguito della ratifica da parte di 147 Parti.

La Decisione UNFCCC 1/CMP.17 adottata alla conferenza di Sharm el-Sheik del dicembre 2012 ha stabilito il termine per la conclusione degli adempimenti degli impegni di Doha è previsto entro il 2023, considerando che il processo di revisione da parte degli esperti UNFCCC (ai sensi dell'articolo 8 del Protocollo) degli inventari delle emissioni dell'ultimo anno del periodo di impegno (2020) fosse completato entro il 1° giugno 2023. Tale tempistica è stata rispettata poiché tutte le *review* sono state pubblicate entro quella data. Nella stessa decisione, era previsto un periodo pari a cento giorni denominato "Periodo aggiuntivo per l'adempimento degli impegni", che si è concluso il 9 settembre 2023. L'UE e i suoi Stati membri hanno rispettato gli impegni di riduzione previsti. Dato il ritardo con cui l'emendamento di Doha è entrato in vigore e le incertezze nel contesto internazionale rispetto alla conclusione del periodo di impegno di Kyoto, il Consiglio Europeo, nella primavera del 2007, aveva comunque stabilito la necessità che l'Unione avviasse una transizione verso un'economia a basso contenuto di carbonio attraverso un approccio integrato tra le politiche in materia di clima ed energia. Il Consiglio, quindi, aveva stabilito di raggiungere, entro il 2020, i seguenti obiettivi:

- riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra del 20% rispetto ai livelli del 1990;

¹¹ In virtù del cosiddetto meccanismo della 'bolla', sulla base del quale Paesi con obiettivo di riduzione individuale 'raggruppano' i propri impegni nell'ambito di un unico obiettivo di riduzione.

- riduzione dei consumi energetici del 20% rispetto allo scenario “*business as usual*”;
- produzione di energia da fonti rinnovabili pari al 20% dei consumi energetici dell’Unione europea;
- uso dei biocombustibili per il 10% della quantità di combustibile utilizzato nel settore dei trasporti.

A seguito delle conclusioni del Consiglio, è stato approvato il cosiddetto “Pacchetto clima-energia 2020”, ossia un insieme di provvedimenti legislativi finalizzati a dare attuazione agli impegni assunti.

La conformità rispetto agli obiettivi identificati a livello europeo garantisce il raggiungimento degli adempimenti previsti nell’ambito dell’emendamento di Doha.

Nell’ambito del Protocollo di Kyoto, la variazione degli *stock* di carbonio e delle emissioni di gas serra da fonte e assorbimenti di CO₂ derivanti dal cambiamento diretto dell’uso del suolo indotto dall’uomo e dalle attività forestali possono essere utilizzati per rispettare gli impegni dei Paesi inclusi nell’*Annex B* del Protocollo di Kyoto. L’Italia, così come gli altri Stati membri dell’Unione Europea, applica quanto previsto dall’articolo 3.3¹² e 3.4¹³ del protocollo di Kyoto individualmente.

I provvedimenti più rilevanti ai fini del raggiungimento degli obiettivi di riduzione al 2020 sono: la Direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni di GHG (c.d. “*Emissions Trading System*” - ETS), modificata mediante la 2009/29/CE, che istituisce un sistema europeo di scambio di quote di emissioni di CO₂, a cui partecipano i gestori degli impianti di produzione termoelettrica e dei grandi impianti industriali; e la Decisione 406/2009/CE¹⁴ (c.d. Decisione “*Effort Sharing*”), che riguarda le sole emissioni non soggette a ETS derivanti da trasporti, riscaldamento edifici, agricoltura, piccola industria e simili e rifiuti, per le quali vengono stabiliti dei tetti annuali di emissioni di GHG vincolanti per ogni singolo Stato membro.

Si descrive di seguito il funzionamento di tali strumenti normativi che costituiscono l’impalcatura principale intorno a cui vengono tuttora costruite le politiche di riduzione delle emissioni di gas serra a livello europeo.

La Direttiva 2003/87/CE “EU Emissions Trading Scheme” (come modificata dalla Direttiva 2009/29/CE)

L’elemento cardine della politica europea per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra è rappresentato dal sistema di scambio di quote di emissione a livello dell’Unione per il settore industriale e termoelettrico con la Direttiva 2003/87/CE (“*EU Emissions Trading Scheme*”, EU ETS).

¹² L’articolo 3.3 prevede la contabilizzazione di emissioni ed assorbimenti di CO₂ ed altri gas serra risultanti dalla costituzione di nuove foreste (afforestazione, riforestazione) e dalla conversione delle foreste in altre forme d’uso delle terre (deforestazione)

¹³ L’articolo 3.4 prevede la contabilizzazione di emissioni ed assorbimenti di gas serra relative alla gestione forestale (*forest management*), e le attività cosiddette addizionali, come la gestione delle terre agricole (*cropland management*), la gestione dei prati e dei pascoli (*grazing land management*) e la rivegetazione. Per il secondo periodo di impegno del Protocollo di Kyoto, 2013-2020, l’Italia ha eletto *cropland management* (CM) e *grazing land management* (GM), come attività addizionali dell’articolo 3.4.

¹⁴ Decisione concernente gli sforzi degli Stati membri per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020.

La direttiva era stata approvata come strumento di attuazione del Protocollo di Kyoto e istituiva un sistema di tipo “*cap and trade*”, fissando un tetto massimo di emissioni consentite (“quote di emissione”) e permettendo lo scambio di quote tra i partecipanti al sistema.

Viene fissato un tetto alla quantità totale di alcuni gas serra che possono essere emessi dagli impianti o operatori aerei che rientrano nel sistema. Per gli impianti fissi, il tetto totale si riduce nel tempo in modo che le emissioni consentite diminuiscano gradualmente in linea con gli obiettivi.

Tale meccanismo consente la certezza delle riduzioni, mediante la fissazione del tetto massimo e il minor costo di raggiungimento degli obiettivi di riduzione per i partecipanti al sistema.

Durante il periodo di adempimento di Kyoto, 2008-2012, il “*cap*” complessivo europeo era stato distribuito agli Stati membri e il sistema era, di fatto, gestito come la somma di diversi sistemi di “*cap and trade*” separati, generando, evidentemente, delle distorsioni attuative e, di conseguenza, competitive notevoli tra i partecipanti.

Dal 2008, anche il settore dell’aviazione civile è stato inserito nel quadro dell’EU ETS, benché i due sistemi fossero funzionalmente separati¹⁵.

Con l’approvazione della Direttiva 2009/29/CE, il sistema EU ETS è stato profondamente rivisto e armonizzato a livello europeo comprendendo le seguenti importanti modifiche:

- il numero massimo di quote di emissione (“*cap*”) è determinato a livello europeo e decresce, per gli impianti stazionari, in misura dell’1,74% all’anno dal 2013 al 2020;
- al fine di consentire l’internalizzazione del costo della CO₂ nel costo dei prodotti, la regola generale di assegnazione delle quote è l’acquisto su base d’asta. Dal 2013, tale regola si applica a tutto il settore di produzione termoelettrica;
- l’assegnazione gratuita è consentita, in via transitoria, per quei settori manifatturieri esposti al rischio del cosiddetto “*carbon leakage*”, ovvero rilocalizzazione delle imprese in Paesi in cui non sono vigenti normative di riduzione delle emissioni, rendendo vani gli sforzi di riduzione dell’UE dal momento che le emissioni si rilocalizzano. Ciò comporta la mancata riduzione delle emissioni e la perdita di competitività;
- le assegnazioni, in ogni caso, sono determinate sulla base di *benchmarks*, calcolati come $tCO_2/t_{\text{prodotto}}$, sulla base delle migliori prestazioni emissive degli impianti in Europa. Nel caso in cui la somma delle assegnazioni, così calcolate, dovesse raggiungere e superare il “*cap*”, scatterebbe l’applicazione di un “fattore lineare di riduzione” uguale per tutti i settori.

A partire dal 2009, principalmente a causa della crisi economica, si è determinato un *surplus* di quote di CO₂ sul mercato. Tale condizione ha contribuito a determinare il perdurare di un segnale di prezzo insufficiente a stimolare la transizione verso un’economia a basse emissioni di carbonio nei settori inclusi nel campo di applicazione della norma.

Al fine di eliminare tale *surplus* e definire un meccanismo di riequilibrio dell’offerta, sono state proposte misure di breve e lungo periodo:

¹⁵ Nel 2008, la direttiva è stata emendata al fine di includere nel campo di applicazione anche il settore dell’aviazione civile (Direttiva 2008/101/CE).

- per il breve periodo, si è stabilito di posticipare la messa all'asta di 900 milioni di quote fino al 2019-2020 (c.d. "*backloading*");
- per il lungo periodo, è stata adottata la cosiddetta "*riserva stabilizzatrice del mercato*"¹⁶ che rappresenta un meccanismo di controllo dell'offerta di quote sul mercato, al fine di garantire che il prezzo delle stesse resti tale da incentivare le misure di riduzione delle emissioni da parte degli impianti soggetti alla norma. La riserva è operativa dal gennaio 2019.

La Decisione 406/2009/CE "*Effort sharing*"

La Decisione 406/2009/CE ripartisce tra gli Stati membri l'obiettivo comunitario di riduzione delle emissioni di gas serra per i settori non regolati dalla Direttiva EU ETS, ovvero trasporti, civile, piccola industria (impianti di combustione di potenza termica nominale inferiore a 20MW), agricoltura e rifiuti (cd. "*Settori Effort Sharing*"). Per l'Italia l'obiettivo di riduzione al 2020 era pari al -13%, rispetto ai livelli del 2005 da raggiungere attraverso una traiettoria stabilita di quote massime annuali.

Tale Decisione si basa sulla assegnazione di un ammontare massimo di emissioni consentite da compensare con "quote" di emissione (AEA, *Annual Emission Allocation*)

La Decisione prevedeva, altresì, strumenti di flessibilità quali la possibilità di utilizzo anticipato di una percentuale stabilita di quote assegnate per l'anno successivo ("*borrowing*"), nonché la possibilità di riporto agli anni successivi delle quote inutilizzate ("*banking*"). Inoltre, era prevista la possibilità di trasferire una parte delle AEA ad altri Stati membri, mediante accordo di compravendita.

Secondo la Decisione era, infine, permesso l'utilizzo dei crediti residuali derivanti da attività progettuali registrate prima del 2013 (previsti dal Protocollo di Kyoto JI, CDM¹⁷).

1.3. IL "GREEN DEAL" E IL QUADRO CLIMA ED ENERGIA 2030"

L'11 dicembre 2019 la Commissione europea ha presentato la Comunicazione sul cosiddetto "*Green deal*" europeo, una "strategia di crescita mirata a trasformare l'UE in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse". Di fatto, con il "Green Deal", viene definita una tabella di marcia iniziale delle principali politiche e misure necessarie per realizzare il cambiamento.

Il Consiglio Europeo del 10-11 dicembre 2020 ha adottato l'obiettivo di riduzione UE delle emissioni nette pari ad almeno il 55% entro il 2030 e aggiornato, di conseguenza, l'NDC europeo.

Al fine di dare forza di legge agli obiettivi del 2030 e del 2050, inoltre, il 29 luglio 2021 è entrata in vigore la Legge europea sul clima (Regolamento CEE/UE 30 giugno 2021, n. 1119) che "*stabilisce l'obiettivo vincolante della neutralità*

¹⁶ http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2015.264.01.0001.01.ENG

¹⁷ <https://unfccc.int/process/the-kyoto-protocol/mechanisms>

climatica nell'Unione entro il 2050" e "istituisce un quadro per progredire nel perseguimento dell'obiettivo globale di adattamento".

Il cosiddetto "pacchetto" è un quadro legislativo complesso che, prevede, tra l'altro:

- l'applicazione del sistema dell'"Emissions trading" a nuovi settori ed una revisione del sistema esistente per rendere l'obiettivo coerente con il -55% netto al 2030;
- l'aggiornamento del Regolamento "Effort Sharing", con l'individuazione di obiettivi di riduzione nazionali più ambiziosi e tetti annuali di emissione più stringenti;
- nuovi obiettivi di assorbimento delle emissioni per il settore LULUCF;
- il rafforzamento degli standard di emissioni di CO₂ per i veicoli leggeri e pesanti;
- l'incremento degli obiettivi di efficienza energetica e rinnovabili;
- una più rapida transizione verso modalità di trasporto a basse emissioni e rafforzamento della infrastruttura necessaria a tal fine;
- un allineamento delle politiche di tassazione dell'energia rispetto agli obiettivi del "Green Deal";
- misure alternative per affrontare il "carbon leakage" (ovvero la rilocalizzazione delle produzioni in Paesi senza i medesimi obblighi di riduzione delle emissioni dell'UE);
- strumenti per preservare e accrescere i serbatoi naturali di assorbimento del carbonio (i.e. foreste).

Di seguito si descriverà il quadro normativo attualmente in vigore per raggiungere l'obiettivo di riduzione europeo delle emissioni nette del -55 a livello UE rispetto al 1990.

Per quanto riguarda, invece, gli obiettivi sulle rinnovabili e sull'efficienza energetica, sono vigenti le Direttive (UE) 2018/2002 sull'Efficienza energetica, così come modificata dalla direttiva (UE) 2023/1791, e (UE) 2018/2001 sulle Fonti Rinnovabili, così come modificata dalla direttiva (UE) 2023/2413, che prevede che la quota di energia da fonti rinnovabili nel consumo finale lordo di energia dell'Unione nel 2030 sia almeno pari al 42,5%. La quota di consumi di energia coperta da energie rinnovabili risulta, secondo l'ultimo dato consolidato (anno 2022), pari a 19,2%, valore ancora da far crescere, per arrivare al target nazionale 2030, pari a, 39,4%. L'andamento del consumo finale lordo di energia è stato negli ultimi anni molto influenzato dal fenomeno pandemia, attestandosi a valori pari a 112 Mtep nel 2022; è in corso il monitoraggio aggiornato degli effetti in termini di risparmio connessi alle misure di politica attiva messe in campo dallo Stato italiano per l'anno 2024, che nel 2023 ha superato le aspettative del PNIEC con 3,94 Mtep contro i 3,63 Mtep attesi.

Infine, con Regolamento (UE) 2018/1999 è stato istituito un sistema di *Governance* dell'Unione dell'Energia, che mira a pianificare e tracciare le politiche e misure messe in atto dagli Stati membri dell'Unione europea al fine del raggiungimento degli obiettivi in materia di riduzione delle emissioni, incremento dell'efficienza energetica, ricerca e innovazione, sicurezza energetica e sviluppo del mercato interno dell'energia.

Il meccanismo di *Governance* (Art. 1) è basato sulle Strategie a lungo termine, sui Piani nazionali integrati per l'energia e il clima che coprono periodi di dieci anni a partire dal decennio 2021-2030, sulle corrispondenti relazioni intermedie nazionali integrate sull'energia e il clima trasmesse dagli Stati membri e sulle

modalità di monitoraggio della Commissione. Tale meccanismo prevede un processo strutturato, trasparente e iterativo tra la Commissione e gli Stati membri volto alla messa a punto e alla successiva attuazione dei Piani nazionali integrati per l'energia e il clima, anche per quanto riguarda la cooperazione regionale, e la corrispondente azione della Commissione.

Nell'ambito di questo inquadramento, il 31 dicembre 2019 l'Italia ha inviato alla Commissione il proprio Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) con orizzonte al 2030, il cui obiettivo è quello di realizzare una nuova politica energetica che assicuri la piena sostenibilità ambientale, sociale ed economica del territorio nazionale e accompagni tale transizione. Ai sensi del Regolamento *Governance*, il 1 luglio 2024 l'Italia ha trasmesso alla Commissione europea l'aggiornamento del PNIEC che include nuovi scenari e politiche e misure volte a dare attuazione agli obiettivi previsti dal pacchetto *Fit for 55*.

L'Italia, inoltre, il 10 febbraio 2021 ha inviato alla Commissione la propria Strategia nazionale di lungo periodo sulla riduzione delle emissioni dei gas a effetto serra (LTS 2050). La Strategia individua possibili percorsi di decarbonizzazione al fine di raggiungere la neutralità climatica al 2050. La Strategia, elaborata in linea con il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC), deve essere considerata uno strumento "dinamico", che verrà "aggiornata" ed "integrata", anche per tenere pienamente conto dei processi di revisione degli obiettivi energetico-ambientali nazionali attualmente in corso a livello europeo.

Emissioni ETS: le direttive (UE) 2023/958 e (UE) 2023/959

Nel quadro del pacchetto europeo "Fit for 55", a maggio 2023 sono state adottate le direttive (UE) 2023/958¹⁸ e (UE) 2023/959¹⁹, che modificano la direttiva 2003/87/CE con l'obiettivo di adeguare il contributo del sistema EU ETS al raggiungimento dei nuovi e ambiziosi obiettivi climatici dell'Unione. Contestualmente, è stato adottato il Regolamento (UE) 2023/956 (CBAM), che introduce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere, strettamente complementare alla riforma dell'ETS e volto a prevenire il rischio di rilocalizzazione delle emissioni (carbon leakage).

Le modifiche introdotte configurano un quadro normativo profondamente rinnovato e integrato. Le due direttive, in particolare, emendano insieme la direttiva originaria 2003/87/CE contribuendo a costituire un unico testo consolidato. I principali elementi di novità introdotti dalle due direttive possono essere sintetizzati come segue:

Campo di applicazione. Il campo di applicazione della direttiva ETS è stato integrato con l'inclusione graduale di nuovi settori. In particolare, dal 2024 è prevista la graduale estensione del sistema EU ETS alle emissioni prodotte dal trasporto marittimo e in particolare dalle navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate, con riferimento alle emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte finalizzate al trasporto di passeggeri o merci a fini commerciali.

¹⁸ Direttiva (UE) 2023/958 del parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023 recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato.

¹⁹ Direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023 recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra.

Dal 2025, è prevista l'estensione alle emissioni di gas ad effetto serra degli edifici, del trasporto stradale e degli ulteriori settori industriali non contemplati dall'allegato I della direttiva 2003/87/CE. Il nuovo sistema (c.d. ETS 2), distinto ma parallelo a quello in vigore, disporrà di un quantitativo totale di quote (c.d. *cap*) separato e di uno specifico fattore lineare di riduzione. L'operatività del sistema ETS 2, originariamente prevista per il 2027, è stata recentemente rinviata al 2028 dal Regolamento (UE) 2026/667.

Per il settore dell'aviazione, invece, è stato confermato l'assoggettamento al sistema ETS delle sole emissioni rilasciate dai voli interni allo spazio economico europeo (SEE) fino al 31/12/2026 (proroga del c.d. "stop the clock"). Entro il 1° luglio 2026, tuttavia, dopo le conclusioni della 42^a Assemblea dell'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile (ICAO), la Commissione europea valuterà lo stato di attuazione del sistema internazionale per la compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) e la sua efficacia ai fini del raggiungimento degli obiettivi dell'Accordo di Parigi sul clima, nonché l'eventuale partecipazione dell'UE allo stesso sistema. Se CORSIA non avrà prodotto risultati tangibili in termini di riduzione dell'impatto delle emissioni degli aerei, la Commissione presenterà una proposta per estendere l'ETS anche ai voli in partenza dal SEE.

Obiettivo di riduzione e cap. L'obiettivo di riduzione delle emissioni al 2030 dei settori interessati dal sistema ETS passa dall'attuale -43% al -62% rispetto al 2005, con una riduzione corrispondente del quantitativo di quote a livello di Unione. È previsto che il quantitativo totale di quote venga ridotto nel 2024 (-90 Milioni di EUA) e nel 2026 (-27 Milioni di EUA) per essere allineato con le emissioni effettive (c.d. *rebasing*). Il fattore lineare di riduzione (*FLR*) è incrementato a partire dal 2024 (-4,3%) e poi nuovamente dal 2028 (-4,4%), tenendo conto anche dell'inclusione delle emissioni generate dal trasporto marittimo.

Assegnazioni gratuite. La revisione della direttiva prevede una progressiva riduzione delle assegnazioni gratuite, fino ad arrivare all'azzeramento nel 2026 per le emissioni del trasporto aereo e nel 2034 per quelle dei settori interessati dal nuovo meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (c.d. CBAM, con cui si intende prevenire il rischio di rilocalizzazione delle emissioni).

Per quanto riguarda gli impianti stazionari, la riduzione progressiva delle assegnazioni gratuite è supportata dalla revisione dei parametri di riferimento, che verranno adeguati al fine di rispecchiare il progresso tecnologico ed incentivare l'innovazione sostenibile. L'assegnazione di quote viene inoltre assoggettata ad un nuovo meccanismo, che la condiziona alla realizzazione di misure volte ad aumentare l'efficienza energetica degli impianti (c.d. *condizionalità*).

Nei nuovi settori (marittimo e ETS 2), infine, le quote verranno assegnate solo mediante vendite all'asta, senza assegnazioni gratuite.

Utilizzo proventi. È previsto che gli Stati membri utilizzino nell'ambito di scopi legati al clima i proventi delle aste delle quote di emissioni che non sono attribuiti al bilancio dell'Unione, ad eccezione dei proventi utilizzati per la compensazione dei costi indiretti del carbonio. Nel contempo, si prevede il potenziamento del Fondo per l'innovazione e del Fondo per la modernizzazione, entrambi alimentati con parte dei proventi delle aste delle quote di emissione, e volti rispettivamente a sostenere l'innovazione tecnologica mirata alla neutralità climatica e a promuovere interventi a sostegno della transizione energetica in alcuni Stati dell'Unione.

Emissioni “*Effort sharing*”: Il Regolamento (UE) 2023/857 e i target 2021-2030

Per quanto riguarda l’obiettivo di riduzione nei settori “*Effort Sharing*”, è stato adottato il Regolamento (UE) 2023/857 che rivede il Regolamento (UE) 2018/842 “*Effort Sharing*” e innalza l’obiettivo di riduzione delle emissioni dal -30% al -40% rispetto all’anno 2005. In particolare, il Regolamento:

- ripartisce l’obiettivo europeo di riduzione delle emissioni del 40% tra gli Stati membri sulla base del PIL pro-capite del 2017-2019, e definisce, per ciascuno Stato membro, la traiettoria da seguire per il raggiungimento di tale obiettivo attraverso delle allocazioni di emissioni annuali (AEA) che non possono essere superate. Per l’Italia è previsto un obiettivo di riduzione al 2030 pari al -43.7 % rispetto al 2005, mentre le AEA sono state stabilite nella Decisione di esecuzione (UE) 2023/1319 della Commissione del 28 giugno 2023²⁰;
- mantiene gli strumenti di flessibilità già previsti nella legislazione vigente (*banking*, *borrowing* e trasferimenti);
- prevede due ulteriori flessibilità: la prima, limitata ad alcuni Stati membri tra i quali non è inclusa l’Italia, prevede un trasferimento limitato e pari a 100 milioni di quote dal settore ETS; la seconda, destinata a tutti gli Stati membri, prevede la possibilità di utilizzare i crediti generati dagli assorbimenti del settore LULUCF (*Land Use, Land Use Change and Forestry*) per un ammontare massimo europeo di 262.2 milioni di tonnellate (per l’Italia la quantità massima di crediti utilizzabile è pari a 5.75 MtCO₂eq per il periodo 2021-2025 e 5.75 MtCO₂eq per il successivo periodo 2026-2030);
- prevede un nuovo elemento di equità nello sforzo richiesto agli Stati membri per tenere conto delle azioni precoci da essi già effettuati: la cosiddetta “riserva di sicurezza”. Tale riserva, costituita da un volume di quote pari a 105Mt, è destinata ai soli Paesi con PIL pro capite 2013 inferiore alla media EU che hanno conseguito maggiori riduzioni oltrepassando il proprio target al 2020 (“*overachievement*”). I Paesi beneficiari potranno avvalersi di una quota pari fino al 20% del proprio “*overachievement*” ai fini della conformità con gli obiettivi previsti dal Regolamento. L’accesso alla riserva è, comunque, subordinato al raggiungimento dell’obiettivo europeo di riduzione al 2030 pari al 30% rispetto ai livelli del 2005.

LULUCF (*Land Use, Land Use Change and Forestry*): Il Regolamento (UE) 2023/839

Il quadro normativo iniziale per il settore dell’uso del suolo, del cambiamento di uso del suolo e della silvicoltura è stato stabilito con Regolamento (UE) 2018/841, adottato nel 2018, e riguarda le emissioni e gli assorbimenti di CO₂ e le emissioni di gas a effetto serra di CH₄ e N₂O risultanti dal settore LULUCF, che include la gestione del suolo, delle foreste e della biomassa nel periodo dal 2021 al 2030. Contribuisce al vigente obiettivo di riduzione delle emissioni dell’Unione di almeno il -55% entro

²⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023D1319>

il 2030 rispetto al 1990. La nuova proposta fissa un obiettivo generale dell'UE per l'assorbimento di carbonio, pari a 310 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂ entro il 2030. Questo obiettivo è distribuito tra gli Stati membri come obiettivi nazionali annuali per il periodo dal 2026 al 2030. In particolare:

- Per il periodo 2021-2025, resta in vigore l'obbligo per ciascuno Stato Membro di compensare le emissioni con gli assorbimenti ("**regola del non debito**"). Nel quinquennio successivo - 2026/2030 - gli assorbimenti dovranno superare le emissioni ed a ciascuno Stato Membro è attribuito un proprio obiettivo nazionale vincolante, da conseguire entro fine decennio;
- Per l'Italia, il regolamento stabilisce un aumento di poco meno del 10% degli assorbimenti netti dei gas a effetto serra, rispetto ai dati medi 2016-2018 (-35758 kt di CO₂ equivalenti);
- È ancora prevista la possibilità per ciascuno Stato membro di acquistare o vendere unità di assorbimento e di utilizzare le eccedenze delle assegnazioni annuali di emissioni, in linea con il Regolamento sulla condivisione degli sforzi (ESR) a livello comunitario;
- Il testo mantiene inoltre una flessibilità generale per quei Paesi che incontrino difficoltà nel conseguimento degli obiettivi a causa di "disturbi naturali";
- Sono previste sanzioni nei casi di mancato adempimento: all'obiettivo per il 2030 sarà infatti aggiunto il 108% dei gas serra eccedenti il bilancio previsto per il periodo 2026-2029.

II. SITUAZIONE EMISSIVA RISPETTO AGLI OBIETTIVI 2020

II.1. OBIETTIVI “EFFORT SHARING” PER IL PERIODO 2013-2020

Dal momento che i settori della generazione termoelettrica e dell'industria manifatturiera sono compresi nell'ambito di applicazione della direttiva EU ETS e che, pertanto, gli obiettivi relativi a tali settori sono direttamente applicati, in capo agli Stati membri restano gli obiettivi settoriali relativi agli altri settori economici.

Gli impegni di riduzione per il periodo 2013-2020 per i settori non-ETS per gli Stati membri (trasporti, civile, piccola industria, agricoltura e rifiuti), come già detto nei paragrafi precedenti, sono definiti dalla Decisione 406/2009/CE.

Gli obiettivi effettivi in termini di massimali emissivi attribuiti a ciascuno Stato membro sono determinati sulla base delle decisioni 2013/162/EU²¹ e 2013/634/EU²² e mostrati in Tabella II.1. Tali decisioni sono state, da ultimo, riviste per quanto riguarda i target dal 2017 al 2020 con Decisione (UE) 2017/1471 del 10 agosto 2017. Quest'ultimo adeguamento è stato necessario al fine di tenere conto degli effetti del ricorso ai fattori di emissione del 4° rapporto IPCC e del cambiamento delle metodologie UNFCCC usate dagli Stati membri. Gli obiettivi annuali vincolanti per l'Italia, derivanti dalle citate Decisioni, sono indicati nella seguente Tabella II.1, che riporta anche il consuntivo delle emissioni nazionali di gas ad effetto serra per gli anni 2013-2020 comunicato alla Commissione Europea il 15 marzo 2022 ai sensi del Regolamento 2018/1999 sulla *Governance* dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima. Con tale comunicazione del 2022 si è chiuso il periodo 2013-2020 e la relativa verifica del rispetto dei target emissivi.

TABELLA II.1 – EMISSIONI DI GAS AD EFFETTO SERRA (GHG)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	(MtCO ₂ eq)							
Emissioni totali (escluso LULUCF)	450.4	429.3	441.7	439.2	433.5	429.6	418.3	381.2
Emissioni “Effort Sharing”	283.6	274.4	283.4	282.1	275.9	280.8	275.0	254.0
Obiettivi “Effort Sharing” (1)	308.2	306.2	304.2	302.3	298.3	295.8	293.4	291.0
Distanza dagli obiettivi “Effort Sharing”	-24.6	-31.8	-20.8	-20.2	-22.4	-15.0	-18.4	-37.0

I dati mostrati in tabella sono calcolati con i fattori di emissione del 4° rapporto IPCC secondo la metodologia aggiornata che i Paesi che hanno sottoscritto il Protocollo di Kyoto sono tenuti ad utilizzare a partire dal 2013. I valori sono stati determinati con Decisioni della Commissione n. 162/2013/CE 634/2013/CE e 1471/2017/CE.

²¹ La Decisione stabilisce le assegnazioni annuali di emissioni degli Stati membri per il periodo dal 2013 al 2020 utilizzando i dati degli inventari dei gas a effetto serra degli Stati membri determinati in conformità delle linee guida del 1996 per gli inventari nazionali dei gas a effetto serra del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC), disponibili al momento della sua adozione.

²² La Decisione stabilisce gli adeguamenti al ribasso delle assegnazioni annuali di emissioni degli Stati membri per il periodo dal 2013 al 2020 a seguito dell'ampliamento del campo di applicazione dell'ETS, che ha determinato lo ‘spostamento’ di parte delle emissioni storiche da non-ETS a ETS.

Come evidenziato nella tabella, la piena attuazione degli impegni assunti dall'Italia ha consentito di ottenere riduzioni di emissioni superiori a quelle necessarie per adempiere agli obiettivi della Decisione "*Effort Sharing*".

Sebbene l'anno 2020 sia stato severamente influenzato dagli effetti delle chiusure dovute alla pandemia da COVID-19, già negli anni precedenti si osservavano delle riduzioni significative delle emissioni in tutti i principali settori.

A tali riduzioni hanno contribuito diversi fattori.

Il settore industriale ha registrato un calo emissivo che risente del progressivo efficientamento dei processi produttivi, dell'abbandono dei combustibili più inquinanti e a più alto livello di emissioni di gas serra, ma anche della crisi strutturale innescata a partire dalla crisi finanziaria globale del 2008.

Nel settore civile la progressiva riduzione delle emissioni è riconducibile, in analogia con l'industria, all'abbandono dei combustibili più inquinanti e a più alto livello di emissioni di gas serra, ma anche al progressivo, seppur lento, efficientamento del parco immobiliare.

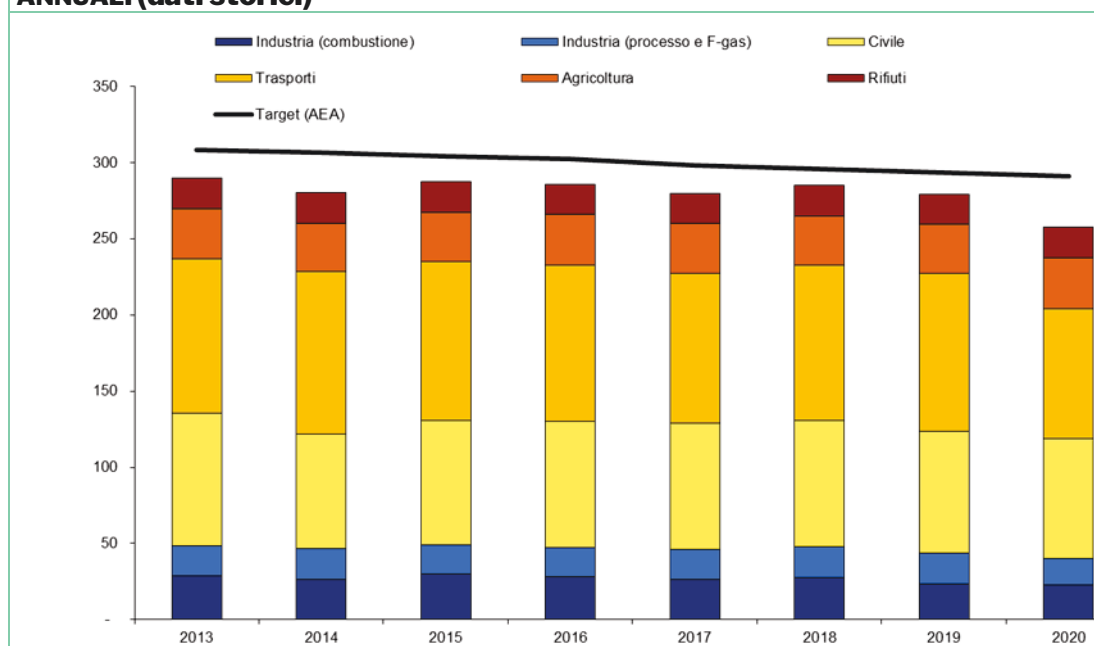
Per quanto riguarda il settore dei trasporti, invece, le politiche sugli standard emissivi e di consumo dei nuovi veicoli sono state in buona parte compensate dalle dinamiche economiche e dalla crescente domanda di trasporto privato, anche come modifica dei comportamenti a seguito della pandemia.

In sintesi, per quanto riguarda i settori meno influenzati dalla situazione economica, come trasporti e civile, non risultano riduzioni significative delle emissioni a partire dal 2013 (per il dettaglio dei livelli emissivi settoriali si faccia riferimento alla tabella in Allegato 1).

Pertanto, sebbene le riduzioni richieste dal rispetto delle allocazioni annuali per il periodo 2013-2020 siano state non solo raggiunte ma ampiamente superate (si calcola un "*overachievement*" totale per il periodo in termini di riduzione delle emissioni di 190 MtCO₂eq), la mancata riduzione delle emissioni dei settori trasporti e civile ha portato a un progressivo avvicinamento dei livelli emissivi italiani alle AEA, fino al superamento delle stesse registrato per l'anno 2021. Tale superamento risulta essere di 10,9 MtCO₂eq.

Tale informazione è disponibile ora in modo accurato, poiché, ai sensi del Regolamento (UE) 2018/1999, entro il 15 marzo gli Stati membri devono comunicare alla Commissione europea l'Inventario nazionale delle emissioni di gas serra del 2021 e la quota di emissioni soggette al Regolamento "*Effort Sharing*". Già dallo scorso anno, i primi dati disponibili mostravano una ripresa significativa delle emissioni, in buona parte riconducibile sia alla ripresa economica e delle attività produttive che alla crescita della mobilità privata.

FIGURA II.1 - EMISSIONI EFFORT SHARING PER SETTORE (MTCO₂EQ) E TARGET ANNUALI (dati storici)



Fonte: ISPRA

III. SITUAZIONE EMISSIVA RISPETTO AGLI OBIETTIVI PER IL PERIODO 2021-2030

L'obiettivo europeo di riduzione delle emissioni di gas serra del -55% netto al 2030 a livello UE, si traduce in una riduzione a livello europeo del 62% per il settore ETS ed una del 40% per i settori non soggetti a ETS, calcolate rispetto all'anno 2005. In tale quadro sono stati inoltre revisionati gli impegni per il settore *Land use, Land-Use Change, and Forestry* (LULUCF), definiti con regolamento (UE) 839/2023 LULUCF, con un obiettivo europeo pari ad almeno 310Mt CO₂ eq. al 2030.

Similmente all'obiettivo del periodo precedente, l'obiettivo di riduzione per le emissioni dei "settori ETS" è applicato a livello europeo in maniera armonizzata e centralizzata, in capo ai gestori degli impianti ricadenti nel campo di applicazione della direttiva mentre la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra relativo ai "settori *Effort Sharing*" viene suddivisa tra gli Stati membri. Per l'Italia, in particolare, è stato stabilito un obiettivo di riduzione al 2030 pari al -43.7%, rispetto all'anno 2005 (Regolamento "*Effort Sharing*"), con la relativa allocazione annuale (AEA) per tutto il periodo a partire dal 2021. Le riduzioni annuali delle emissioni di gas serra per il settore non-ETS per il periodo 2021-2030 sono definite nella Decisione attuativa (UE) 2023/1319, i valori sono riportati nella seguente tabella.

Tabella III.1 – Allocazioni di emissioni annuali dell'Italia										
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	(MtCO ₂ eq)									
Obiettivi "Effort Sharing" (AEA)	273.5	268.8	259.4	250.1	240.7	247.2*	233.8*	220.5*	207.2*	193.9**
* Valori calcolati sulla base del regolamento ESR e del relativo Atto delegato										
** Valore calcolato applicando il target di -43,7% al valore ESR 2005										

Per quanto riguarda il settore LULUCF gli obiettivi del settore sono:

- neutralità emissiva (*no debit rule*), per il periodo 2021-2025
- obiettivo al 2030 pari ad un assorbimento netto pari ad almeno -35.8 Mt CO₂ eq.

La traiettoria definitiva 2026-2029, e conseguentemente gli obiettivi LULUCF, sono stata definiti con il processo di revisione europea 2025; i dati verranno ufficializzati con un apposito Atto Delegato della Commissione Europea.

A livello nazionale, il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (di seguito, anche PNIEC) identifica i settori di azione e le politiche e misure necessarie al raggiungimento degli obiettivi europei e nazionali. Gli obiettivi nazionali su energia e clima individuati da tale strumento sono riassunti nella Tabella seguente.

	unità di misura	Dato rilevato	PNIEC 2024: Scenario di riferimento	PNIEC 2024: Scenario di policy ¹	Obiettivi FF55 REPowerEU
		2022	2030	2030	2030
Emissioni e assorbimenti di gas serra					
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti gli impianti vincolati dalla normativa ETS	%	-45%	-58%	-66%	-62% ²
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti i settori ESR	%	-20%	-29,3%	-40,6%	-43,7% ^{3,4}
Emissioni e assorbimenti di GHG da LULUCF	MtCO ₂ eq	-21,2	-28,4	-28,4	-35,8 ³
Energie rinnovabili					
Quota di energia da FER nei consumi finali lordi di energia (criteri di calcolo RED 3)	%	19%	26%	39,4%	38,7%
Quota di energia da FER nei consumi finali lordi di energia nei trasporti (criteri di calcolo RED 3)	%	8%	15%	34%	29% ⁵
Quota di energia da FER nei consumi finali lordi per riscaldamento e raffreddamento (criteri di calcolo RED 3)	%	21%	24%	36%	29,6% ³ 39,1%
Quota di energia da FER nei consumi finali del settore elettrico	%	37%	53%	63%	non previsto
Quota di idrogeno da FER rispetto al totale dell'idrogeno usato nell'industria	%	0%	4%	54%	42% ³
Efficienza energetica					
Consumi di energia primaria	Mtep	140	133	123	111
Consumi di energia finale	Mtep	112	111	102	93
Risparmi annui cumulati nei consumi finali tramite regimi obbligatori di efficienza energetica	Mtep	3,8		73,4	73,4 ³
Fonte: PNIEC, luglio 2024					
1. scenario costruito considerando le misure previste a giugno 2024					
2. vincolante solo per le emissioni complessive a livello di Unione europea					
3. vincolante					
4. vincolante non solo il 2030 ma tutto il percorso dal 2021 al 2030					
5. vincolante per gli operatori economici					

Ai sensi della legislazione europea vigente, tale Piano è stato inviato alla Commissione Europea a fine giugno 2024²³.

²³ Articolo 14 del Regolamento 2018/1999 sulla Governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima.

III.1. POLITICHE E MISURE CON ORIZZONTE POST 2020 PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI AL 2030

Al fine di realizzare gli obiettivi declinati nel PNIEC, l'Italia, come nei periodi storici precedenti, sta proseguendo nell'adozione di politiche e misure con orizzonte al 2030.

Nel seguito, si riporta un elenco aggiornato delle principali politiche e misure introdotte dopo il 2020 e il cui impatto diretto o indiretto (nel caso di politiche volte principalmente al miglioramento della qualità dell'aria) è atteso negli anni successivi e considerato nella valutazione degli scenari di riduzione dei successivi paragrafi:

- Attuazione della direttiva (UE) 2023/2413 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, che modifica la direttiva (UE) 2018/2001, il regolamento (UE) 2018/1999 e la direttiva n. 98/70/CE per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio.
- Decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 (il cosiddetto “D.lgs. RED II”), e succ. Mod, di attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 sulla “promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili”. Questo nuovo decreto contiene molte misure che abilitano e/o incentivano interventi di promozione delle energie rinnovabili, sia come generazione distribuita rivolta all'autoproduzione o alle comunità energetiche, sia come impianti *utility scale* necessari per aumentare più velocemente il ritmo di crescita delle energie rinnovabili, in tutti i settori di impiego dell'energia. Sono inoltre presenti disposizioni di sostegno dei gas rinnovabili e per la riconversione delle raffinerie tradizionali in bioraffinerie, tra cui il biometano (oggetto di una specifica misura anche nel PNRR) sul quale si punta anche in un'ottica di valorizzazione dell'economia circolare e di sostenibilità delle attività di produzione agricola;
- Decreto legislativo 10 giugno 2020, n. 48 di attuazione della direttiva (UE) 2018/844 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, che modifica la direttiva 2010/31/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia e la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica;
- Decreto legislativo 14 luglio 2020, n. 73 di attuazione della direttiva (UE) 2018/2002 che modifica la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica;
- Decreti di approvazione dei progetti di riqualificazione energetica degli immobili della Pubblica Amministrazione Centrale (PREPAC): sono stati stanziati 750 milioni di euro per il periodo 2021-2030;
- Decreto-legge n. 34 del 30 aprile 2019 e Decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019 che hanno istituito un apposito fondo da circa 900 milioni di euro fino al 2033 (poi 40 milioni di euro all'anno) per l'adozione di interventi per il miglioramento della qualità dell'aria nelle Regioni del Bacino Padano. Le misure finanziabili, definite anche attraverso accordo in Conferenza unificata, riguardano tutti i settori maggiormente responsabili delle emissioni inquinanti (trasporti, energia e riscaldamento domestico, agricoltura);
- Legge n. 234 del 2021 che, all'articolo 1, comma 498, istituisce un Fondo per l'attuazione delle misure del Programma Nazionale di

Controllo dell’Inquinamento Atmosferico, con una dotazione di 50 milioni di euro per il 2023, 100 milioni di euro per il 2024, 150 milioni di euro per il 2025 e 200 milioni di euro annui per ciascun anno dal 2026 al 2035. Le misure finanziabili sono relative ai settori che maggiormente influiscono sulle emissioni dei principali inquinanti in atmosfera;

- il Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile, che ha stanziato 3,7 miliardi di euro (200 milioni di euro per il 2019 e di 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2033), oltre a 185 milioni dal fondo investimenti 2019 (L.145/2018 art. 1 c. 95). Le risorse sono destinate alle regioni (2,2 miliardi), alle città metropolitane e comuni superiori ai 100 abitanti (1,287 miliardi), e ai comuni con alto inquinamento di PM10 e biossido di azoto (398 milioni nel periodo 2019-2023).
- Decreto del Ministro dell’Ambiente e della sicurezza energetica della transizione ecologica del 21 maggio 2025 che ha determinato obiettivi quantitativi nazionali di risparmio energetico da essere perseguiti dalle imprese di distribuzione dell’energia elettrica e del gas per gli anni 2025-2030 (c.d. Certificati bianchi);
- Decreto del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica n. 137 del 4 ottobre 2022 relativo all’Avviso C.S.E. 2022 “Comuni per la sostenibilità e l’efficienza energetica” finalizzato alla realizzazione di interventi di efficienza energetica negli edifici delle Amministrazioni comunali attraverso l’acquisto e l’approvvigionamento di beni e servizi tramite il Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MePA), per un valore di 320 milioni di euro.
- Decreto del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica n. 388 del 6 novembre 2024 che approva il Piano triennale 2025-2027 di ricerca di sistema elettrico per un importo di 242.250 milioni di euro.
- Decreto del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica del 17 novembre 2023 che definisce i programmi, progetti e attività da attuare nell’ambito d’iniziativa *Mission Innovation* e, in particolare, delle missioni *Green Powered Future Mission* (GPFM) e *Clean Hydrogen Mission* (CHM). Il decreto ripartisce le risorse destinate a Mission Innovation, pari a euro 502.666.115,18, tra i programmi, progetti e attività e definisce le attività di gestione, verifica amministrativa e verifica tecnico-economica degli stessi;
- Delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile del 27 dicembre 2022 che ha assegnato al MASE 200 milioni di euro per l’istituzione di un fondo rotativo per la realizzazione di impianti fotovoltaici in assetto di autoconsumo, in favore di famiglie in condizione di disagio economico, denominato Fondo Nazionale Reddito Energetico.
- Decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181 che introduce disposizioni urgenti per la sicurezza energetica del Paese, la promozione del ricorso alle fonti rinnovabili di energia, il sostegno alle imprese a forte consumo di energia e in materia di ricostruzione nei territori colpiti dagli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023.

- Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica n. 346 del 10 ottobre 2024 che, in attuazione dell'art. 18 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, ha approvato la disciplina del meccanismo di contrattualizzazione a termine di nuova capacità di stoccaggio elettrico funzionale all'integrazione della generazione da fonti rinnovabili nel sistema elettrico.
- Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica n. 125 del 28 marzo 2025 relativo all'Avviso C.S.E. 2025 "Comuni per la sostenibilità e l'efficienza energetica" finalizzato alla realizzazione di interventi di efficienza energetica negli edifici delle Amministrazioni comunali attraverso l'acquisto e l'approvvigionamento di beni e servizi tramite il Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MePA), per un valore di 232 milioni di euro.
- Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di concerto con il Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste 19 giugno 2024 che incentiva fonti e tecnologie rinnovabili lontane dalla competitività di mercato o con costi operativi elevati.
- Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica 30 dicembre 2024, di istituzione di un meccanismo di supporto transitorio con validità al 31 dicembre 2025 dedicato a fonti e tecnologie rinnovabili prossime alla competitività di mercato.
- il decreto legislativo 26 novembre 2025 n. 178 (c.d. correttivo TUFER) contiene le nuove disposizioni integrative per il decreto legislativo 25 novembre 2024, n. 190 riguardante i regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili. Con tale norma correttiva il legislatore nazionale ha inserito in norma correttivi e chiarimenti normativi la cui necessità è emersa dopo l'emanazione del decreto originario;
- il decreto-legge 21 novembre 2025, n. 175, che reca all'articolo 2 disposizioni urgenti per l'individuazione delle aree idonee. Tale disposizione è volta a recepire le osservazioni formulate dalla Commissione europea nel merito del raggiungimento della milestone correlata alla Riforma 1, Missione 7 del capitolo "REpowerEU" del Piano nazionale di ripresa e resilienza e si colloca, peraltro, nel contesto di recenti pronunce del giudice amministrativo che, con la sentenza TAR Lazio n. 9155 del 13 maggio 2025, ha annullato in parte qua il decreto aree idonee. Tale provvedimento è attualmente in fase di conversione
- Decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica 7 agosto 2025 per l'incentivazione di interventi di piccole dimensioni per l'incremento dell'efficienza energetica e per la produzione di energia termica da fonti rinnovabili, cd. Conto Termico 3.0;
- Decreto interministeriale 28 ottobre 2025, recante applicazione delle metodologie di calcolo delle prestazioni energetiche e definizione delle prescrizioni e dei requisiti minimi degli edifici (cd DM Requisiti minimi);
- È stato pubblicato lo studio affidato al MASE, ai sensi del Decreto Legge 9 dicembre 2023, n. 181 art.7 commi 3, volto ad analizzare gli aspetti tecnici, economici e normativi funzionali allo sviluppo della filiera della cattura, trasporto, utilizzo e stoccaggio della CO2

(CCUS). In proposito, nel PNIEC di luglio 2024 la CCUS è stata individuata come una delle leve fondamentali da integrare con l'efficienza energetica per raggiungere l'obiettivo, non vincolante, di una capacità di iniezione di 4 MtCO₂/anno entro il 2030.

- È in fase di emanazione il decreto relativo alle modalità di adempimento all'obbligo di incremento di energia rinnovabile termica per le società che effettuano vendita di energia termica sotto forma di calore per il riscaldamento e il raffrescamento a soggetti terzi per quantità superiori a 500 TEP annui (DM OIERT).

Oltre a tali misure, nell'ambito del *Next Generation EU*, lo strumento stabilito a livello europeo per rispondere alla crisi pandemica provocata dal Covid-19, è stato approvato il 13 luglio 2021 il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (di seguito, anche PNRR)²⁴, il programma di investimenti disegnato per rendere l'Italia un Paese più equo, verde e inclusivo, con un'economia più competitiva, dinamica e innovativa.

Per quanto riguarda i meccanismi di supporto alle FER elettriche, nel corso del 2024 e nel 2025 si sono svolte inoltre le prime aste del meccanismo di supporto dedicato alle fonti e alle tecnologie non ancora pienamente mature o con costi elevati di esercizio c.d. FER2, per gli impianti a biogas e biomasse e per impianti fotovoltaici *floating* su acque interne, mentre nel 2026 sono stati definiti i calendari per le restanti tecnologie.

Sono inoltre in corso i lavori di stesura del nuovo decreto introdotto dal decreto-legge 9 dicembre 2023, n.181, c.d. DL Energia 2023, che prevede il passaggio da un modello di supporto centralizzato asset-based (DM FERX) verso un modello decentralizzato (DM FERZ), con profilo standard, che introduce come elemento di innovazione il disaccoppiamento del contratto di incentivazione dall'asset sottostante dando agli operatori di mercato la scelta del mix di tecnologie da realizzare. Lo schema di decreto è stato posto in consultazione pubblica a novembre 2025 e a dicembre è stato avviato il processo di notifica preventiva alla Commissione Europea al fine di procedere con i negoziati a partire da inizio 2026.

Per quanto riguarda l'idrogeno, nel mese di novembre 2024, l'Italia si è dotata della propria Strategia nazionale, riconoscendo nell'idrogeno una delle leve fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione, in coerenza con gli impegni assunti nel Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) al 2030 e nel Net Zero al 2050; nella strategia vengono identificati tre scenari (basso, medio, alto) di diffusione dell'idrogeno, con orizzonte temporale fino al 2050; gli scenari sono stati definiti tenendo in considerazione anche il potenziale (concorrente o complementare) degli altri strumenti di riduzione dei climalteranti, oltre che l'evoluzione delle condizioni al contorno entro cui lo sviluppo dell'idrogeno potrà realizzarsi; nella Strategia sono analizzati i potenziali di domanda, le possibilità di approvvigionamento, sia attraverso produzione nazionale che importazione, il ruolo dell'infrastrutture; è, inoltre, riportata una prima ricognizione delle azioni tattiche per l'implementazione della Strategia. A maggio 2024, il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha sottoscritto, congiuntamente agli omologhi tedeschi

²⁴ Allegato riveduto alla Decisione di Esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del Piano per la Ripresa e la Resilienza italiano

e austriaci, una dichiarazione congiunta finalizzata alla realizzazione di una infrastruttura per il trasporto dell'idrogeno che, attraversando tutta l'Italia, da Mazara del Vallo al Tarvisio, porterà il vettore rinnovabile, importato dalla Tunisia e dall'Algeria, verso i potenziali centri di consumo in Italia, Austria e Germania (c.d. *South H2 Corridor*). L'iniziativa rappresenta in ruolo rilevante dell'Italia nell'importazione di idrogeno verde dal Nord Africa, diventando uno dei principali *hub* europei in piena attuazione del c. d. "Piano Mattei". La Commissione Europea, con il Regolamento Delegato (UE) 2024/1041 del 28 novembre 2023, ha inserito il corridoio dell'idrogeno che connette Italia, Austria e Germania nell'elenco dell'Unione dei Progetti di Interesse Comune (PCI), ai sensi del nuovo Regolamento (UE) 2022/869 sulle infrastrutture energetiche transeuropee (TEN-E). Con il Regolamento delegato (UE) 2026/764 del 1 dicembre 2025 il progetto è stato confermato nella lista PCI/PMI, includendo anche il collegamento Italia-Tunisia, Inoltre è stata inserita la tratta Italia-Svizzera-Germania.

In relazione ai meccanismi di supporto, concluse le opportune verifiche in sede comunitaria circa la compatibilità con la normativa sugli aiuti di stato, nel 2026 prenderà avvio un regime di aiuto a sostegno della produzione di idrogeno di origine rinnovabile, al fine di promuovere l'utilizzo del vettore nei settori dei trasporti e dell'industria, cosiddetti *hard to abate* (dove non è possibile ridurre le emissioni di CO₂ attraverso l'elettrificazione).

In aggiunta alle suddette misure, se ne segnalano ulteriori in corso di aggiornamento o definizione.

- Si è conclusa la consultazione pubblica per l'aggiornamento del "Quadro Strategico Nazionale" per lo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi nel settore dei trasporti e lo sviluppo delle infrastrutture correlate; è un documento strategico elaborato con l'obiettivo di sostenere lo sviluppo del mercato e delle infrastrutture per i combustibili alternativi. Questo include, in particolare, l'elettricità, il gas naturale (nelle forme di GNC e GNL) e l'idrogeno, destinati all'utilizzo nei settori del trasporto su strada, via acqua, su rotaia e aereo
- il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha avviato l'attuazione delle misure previste dall'articolo 28 del d.lgs 199/21 con riguardo alla promozione delle contrattazioni di PPA, a partire dall'attuazione di una riforma prevista dal PNRR, con il decreto Ministeriale 20 giugno 2025, n. 152 introducendo tra l'altro un meccanismo di mitigazione dei rischi finanziari associati ai PPA, attraverso garanzie di ultima istanza fornite dal GSE;
- E' in corso di predisposizione il Piano Sociale per il Clima (PSC), in conformità al Regolamento (UE) 2023/955 del 10 maggio 2023. Il PSC è finalizzato a delineare le misure e gli investimenti necessari per mitigare gli impatti economici derivanti dall'adozione del nuovo schema ETS2 sui soggetti vulnerabili, con particolare attenzione a famiglie e micro-imprese.

III.2. PROIEZIONI EMISSIVE E OBIETTIVI PER IL PERIODO 2021-2030

Le proiezioni delle emissioni incluse nel documento corrente tengono conto sia dello scenario a politiche correnti (scenario di riferimento) che dello scenario a politiche aggiuntive, comunicati alla Commissione europea nell'ambito del meccanismo di monitoraggio previsto dal Regolamento (UE) 2018/1999, coerenti con il contenuto del PNIEC presentato nel 2024. Le emissioni per il periodo 2045-2055, pur essendo calcolate con la stessa metodologia e suite di modelli degli anni precedenti, devono essere interpretate come gli effetti inerziali della prosecuzione dell'attuazione delle politiche e misure definite nel PNIEC, che ha l'anno 2040 come orizzonte temporale.

È importante sottolineare che, sia per ESR che per LULUCF, le traiettorie definitive per il periodo 2026-2029 e i relativi obiettivi annuali sono stati definiti nel 2025, a seguito della revisione dei dati comunicati con l'inventario delle emissioni di gas serra dello stesso anno e verranno ufficializzate con la pubblicazione di appositi Atti delegati da parte della Commissione europea.

I dati consuntivi fino al 2024 e i dati preliminari del 2025 sono stati utilizzati per aggiornare le proiezioni delle emissioni, ma sono stati mantenuti i principali parametri macroeconomici, in coerenza coi dati resi disponibili dalla Commissione europea nel 2024 nell'ambito del Regolamento (UE) 2018/1999 che ai sensi dell'articolo 18 ha previsto l'invio di dati di scenario emissivo per il 15 marzo 2025.

Il ricalcolo delle proiezioni coi nuovi parametri verrà realizzando nel corso del 2026, essendo gli stessi stati forniti nel mese di aprile 2026.

Il processo di revisione dell'UE del 2025 per l'inventario delle emissioni ha comportato la revisione delle stime in vari settori e, conseguentemente, l'aggiornamento delle proiezioni delle emissioni degli stessi. In particolare, le emissioni di HFC del settore IPPU, le emissioni di N₂O, sia dirette che indirette, dai suoli agricoli, nel settore Agricoltura, e le proiezioni del settore LULUCF, per le categorie Forest land e Settlements. È stato quindi aggiornato lo "scenario di riferimento", che rappresenta l'evoluzione delle emissioni italiane sulla base delle politiche e misure vigenti a dicembre 2022 (cd. WEM, "*With Existing Measures*"), e lo scenario con politiche aggiuntive "Scenario di policy", di seguito denominato scenario PNIEC (cd. WAM, "*With Additional Measures*"). Il nuovo "scenario di riferimento" così come lo "Scenario di policy" sono stati inviati alla commissione europea il 15 marzo 2026 sempre nell'ambito del Regolamento (UE) 2018/1999 articolo 18 comma 3 "Gli Stati membri trasmettono alla Commissione eventuali modifiche sostanziali durante il primo anno del periodo di comunicazione, entro il 15 marzo dell'anno successivo alla comunicazione precedente".

Si evidenzia ad ogni buon conto che i dati relativi allo scenario di riferimento di cui alla tabella III.3.1, non includono tutte le misure previste per il conseguimento dei target previsti dal PNIEC 2024 né le misure di recente emanazione, ma solo le misure attive al 2022.

Le Tabelle III.3.1 e III.3.2a e III.3.2b riportano i dati relativi allo "scenario di riferimento" e al dato consuntivo 2024, per le emissioni *Effort Sharing* e LULUCF, rispettivamente.

Tabella III.3.1 – Emissioni di gas ad effetto serra (GHG) scenario di riferimento

(MtCO ₂ eq)	2005	2024	2025	2030	2050
Emissioni totali (escluso LULUCF)	596	363	373	339	268
Emissioni ETS*	248	101	107	100	77
Emissioni “Effort Sharing”	343	260	263	236	188
Obiettivi “Effort Sharing” (AEA)	n.a.	250	241	194	n.a.
Distanza dagli obiettivi “Effort Sharing”	n.a.	10	22	42	n.a.

* Per ragioni metodologiche, il dato ETS ed “Effort Sharing” non comprende le emissioni del settore aviazione nazionale che, invece, è compreso nel totale.

Fonte: ISPRA

Tabella III.3.2a – Assorbimenti ed emissioni e di gas ad effetto serra (GHG) scenario di riferimento – LULUCF 2021-2025

(Mt CO ₂ eq)	2021	2022	2023	2024	2025	2021-2025
Emissioni-Assorbimenti LULUCF	44.3	44.8	57.6	64.1	50.3	
Contabilizzazione LULUCF	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	-136.2
Obiettivi LULUCF						0
Distanza dagli obiettivi LULUCF						136.2

* Per il periodo 2021-2025, l'obiettivo è pari a 0, dopo l'applicazione delle regole di contabilizzazione individuate nel regolamento LULUCF

Fonte: ISPRA

Tabella III.3.2b – Assorbimenti ed emissioni e di gas ad effetto serra (GHG) scenario di riferimento – LULUCF 2026-2030

(Mt CO ₂ eq)	2026	2027	2028	2029	2030
Emissioni-Assorbimenti LULUCF	-50.8	-51.3	-51.8	-52.3	-52.8
Obiettivi LULUCF	-48.2	-48.2	-48.1	-48.1	-48.1
Distanza dagli obiettivi LULUCF	2.6	3.1	3.6	4.2	4.7

* La traiettoria definitiva 2026-2029, e conseguentemente gli obiettivi LULUCF, sono stati definiti con il processo di revisione europea 2025; i dati verranno ufficializzati con un apposito Atto Delegato della Commissione Europea.

Fonte: ISPRA

Si riporta di seguito una sintesi delle analisi condotte e dei principali risultati²⁵ con particolare riferimento al PNRR, e si rimanda all'allegato 2 per il dettaglio delle emissioni settoriali indotte dalla adozione del PNRR e delle altre misure attive al 2022.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti, sono stati presi in considerazione gli investimenti relativi alla mobilità sostenibile, al rinnovo delle flotte di autobus e treni con veicoli ad emissioni zero e al potenziamento della rete di infrastruttura di ricarica elettrica.

Per quanto riguarda la mobilità di persone, al 2026 la maggior parte delle misure si concentra nella ciclo-pedonalità e nel trasporto ferroviario, con incrementi in termini di chilometri di piste ciclabili e di infrastruttura ferroviaria.

Al 2026, l'effetto delle misure del PNRR si traduce in un aumento del 5% sia della domanda di trasporto ferroviario che di quella ciclopeditone con una conseguente riduzione della mobilità privata, pari a circa il 5%.

²⁵ Si specifica che la contabilizzazione settoriale delle emissioni di gas a effetto serra segue i formati stabiliti nel contesto degli inventari nazionali delle emissioni di gas serra comunicati annualmente a UNFCCC e che, quindi, si riferiscono sempre ad emissioni “dirette” dei vari comparti. Per un maggiore dettaglio si veda il *National Inventory Report 2025 - Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2023*, redatto da ISPRA e disponibile all'indirizzo <http://emissioni.sina.isprambiente.it/inventario-nazionale/>

In assenza di ulteriori misure, l'insieme delle politiche vigenti non sarebbe ancora sufficiente a garantire adeguati livelli di intermodalità.

È inoltre necessario considerare che la pandemia ha comportato un importante e non previsto incremento della mobilità basata su trasporti privati, che si sta tuttora protraendo e potrà presumibilmente rientrare parzialmente nei prossimi anni. Le emissioni nel 2024 risultano superiori del 7% rispetto al 1990, minori del 15% rispetto al 2005, ma in aumento del 3% rispetto al periodo pre-pandemico (2019).

Per quanto riguarda il settore civile, le misure individuate dal PNRR vertono principalmente su interventi di efficientamento degli edifici, sia nel settore residenziale che nel settore terziario. La misura più importante, in termini di risorse economiche, è stata rappresentata dal cosiddetto Superbonus 110% la cui disciplina è stata più volte modificata rimodulando l'aliquota della detrazione fiscale, con scadenze differenziate, in base al soggetto beneficiario. Con la Legge di bilancio 2025 è stato previsto che la detrazione del 65% delle spese sostenute nel 2025 (di cui al comma 8-bis, primo periodo, dell'articolo 119 del decreto-legge n. 34 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 77 del 2020) a favore dei condomini, delle persone fisiche che realizzano interventi su edifici composti da due a quattro unità immobiliari, anche se posseduti da un unico proprietario, e degli enti del terzo settore, non sia più riconosciuta in relazione ai nuovi interventi avviati successivamente alla data del 15 ottobre 2024. Pertanto, la detrazione spetta, per l'anno 2025, per i soli interventi già avviati entro la data del 15 ottobre 2024. Per completezza di valutazione, nello scenario sono contenuti anche gli effetti delle misure relative alla riqualificazione di cinema, teatri, musei, scuole e degli edifici afferenti al Ministero della Giustizia.

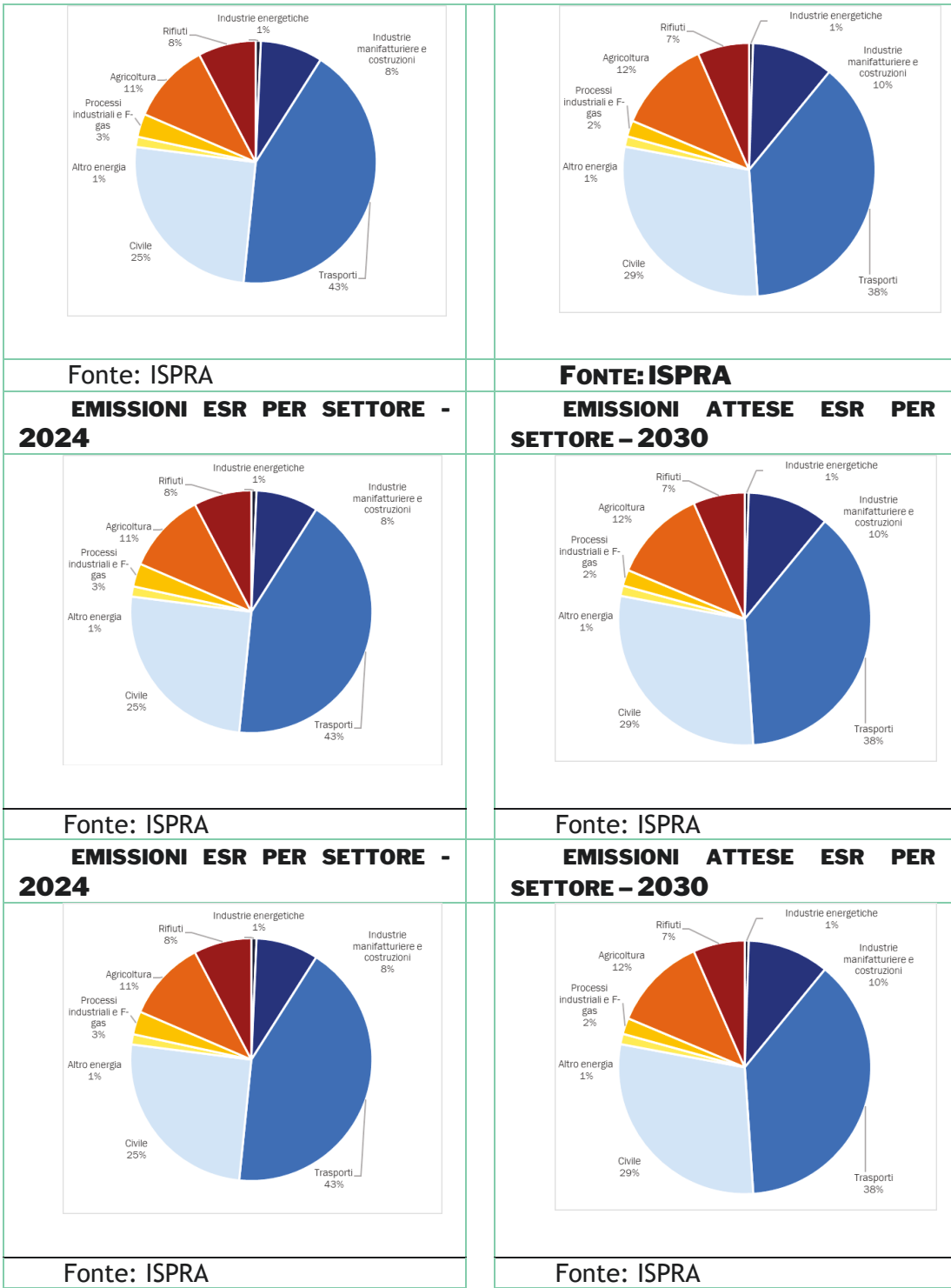
Considerati gli attuali livelli di emissione, nonché l'inerzia storicamente rilevata in questo settore, il *trend* di riduzione delle emissioni garantito dalle politiche attive al 2022 non risulta essere ancora sufficiente al raggiungimento degli obiettivi previsti dal summenzionato regolamento *Effort Sharing* nonostante le oscillazioni climatiche annuali, che hanno comportato negli anni più recenti, insieme all'andamento dei prezzi al consumo dell'energia, una riduzione dei consumi di combustibili per il soddisfacimento del fabbisogno energetico per la climatizzazione.

Le misure del PNRR appaiono più efficaci nel settore delle energie rinnovabili. In tale ambito, gli interventi finanziati e gli effetti attesi dalle riforme abilitanti porteranno incrementi significativi per la produzione fotovoltaica ed eolica, nonché per la produzione di biometano.

In particolare, le produzioni eolica e fotovoltaica si stanno traducendo in una riduzione evidente delle emissioni prodotte dal settore delle industrie energetiche (nel 2024 -54% dal 1990, -60% dal 2005 e -30% rispetto al 2019).

In conclusione, lo scenario di riferimento non consente di raggiungere la riduzione delle emissioni richiesta dal regolamento "*Effort Sharing*" (-43.7% al 2030 rispetto ai livelli del 2005) fermandosi ad un -31%, anche per tale motivo nel PNIEC 2024 è stato necessario individuare ulteriori politiche di riduzione ed elaborato il relativo scenario con politiche aggiuntive.

EMISSIONI ESR PER SETTORE - 2024	EMISSIONI ATTESE ESR PER SETTORE - 2030



Per quanto riguarda il settore LULUCF, le più recenti proiezioni, aggiornate rispetto a quanto contenute nel PNIEC, derivanti dallo scenario di riferimento consentono di raggiungere gli obiettivi specifici stabiliti dal regolamento LULUCF, sia per il periodo 2021-2025 che 2026-2030.

Per il settore LULUCF, lo scenario di riferimento prevede che si raggiunga l'obiettivo di neutralità climatica al 2025, così come previsto dal Regolamento UE 2018/841; gli assorbimenti del settore al 2030, secondo lo scenario di riferimento pari a -53,8 MtCO₂eq, superano l'obiettivo del 2030 per il settore LULUCF pari a -48 MtCO₂eq definito nel regolamento LULUCF.

Raggiungimento degli obiettivi 2030

Gli obiettivi di riduzione dei gas ad effetto serra in capo all'Italia sono quelli relativi alla riduzione delle emissioni dei settori inclusi nel Regolamento "Effort Sharing" e gli obiettivi per il settore LULUCF, derivanti dal Regolamento EU 2023/839 (LULUCF).

Per tali settori, inclusi nel Regolamento "Effort sharing", lo scenario di riferimento (scenario costruito sulle misure vigenti), risulta ancora lontano dall'obiettivo di riduzione del -43,7% rispetto ai livelli del 2005 e alla traiettoria disegnata dalle Allocations di Emissione Annuali e mostra come appare ancora necessario adottare politiche e misure aggiuntive, in particolare nei settori civile e dei trasporti, per raggiungere gli obiettivi PNIEC. Infatti, già dal 2021, le emissioni italiane sono superiori alle AEA definite ai sensi del Regolamento.

Inoltre, a fronte di una riduzione attesa delle emissioni totali dal 2005 al 2030 di oltre il 43%, le emissioni soggette ad ETS ci si aspetta si riducano di circa il 60%, mentre quelle ESR di circa il 31%. In termini assoluti, a fronte di una riduzione attesa delle emissioni complessive pari a circa 254 MtCO₂eq, la riduzione delle emissioni ETS sarebbe di 148 MtCO₂eq, mentre quella delle emissioni ESR sarebbe di 108 MtCO₂eq.

Al fine di conseguire gli obiettivi fissati dalla normativa europea per incrementare gli sforzi rispetto alle misure vigenti al 2022 sia nel settore trasporti, principalmente riducendo la domanda di mobilità privata e favorendo lo switch modale di persone e merci (da gomma a ferro e nave), sia nel settore civile, come già previsto dalla Strategia per la Riqualificazione Energetica del Parco Immobiliare Nazionale (STREPIN) pubblicata nel 2021, promuovendo la riduzione del fabbisogno energetico negli edifici e l'incremento dell'utilizzo di tecnologie basso emissive.

La Tabella III.3.3 riporta i risultati dello scenario PNIEC con politiche aggiuntive per le emissioni *Effort Sharing*.

Tabella III.3.3 – Emissioni di gas ad effetto serra (GHG) scenario PNIEC					
(MtCO₂eq)	2005	2024	2025	2030	2050
Emissioni totali (escluso LULUCF)	596	364	373	281	172
Emissioni ETS*	248	101	106	77	61
Emissioni "Effort Sharing"	343	260	263	201	108
Obiettivi "Effort Sharing" (AEA)	n.a.	250	241	194	n.a.
Distanza dagli obiettivi "Effort Sharing"	n.a.	10	22	7	n.a.

* Per ragioni metodologiche, il dato ETS ed "Effort Sharing" non comprende le emissioni del settore aviazione nazionale che, invece, è compreso nel totale.

Fonte: ISPRA

Nello scenario PNIEC, qualora vengano attuate tutte le misure pianificate, si prevede una riduzione delle emissioni totali dal 2005 al 2030 di poco più del 53%. In particolare, per le emissioni soggette ad ETS ci si aspetta una riduzione di circa il 69%, mentre per quelle ESR di circa il 41%. In termini assoluti, a fronte di una riduzione attesa delle emissioni complessive pari a circa 315 MtCO₂eq, la riduzione delle emissioni ETS sarebbe di 170 MtCO₂eq, mentre quella delle emissioni ESR sarebbe di 142 MtCO₂eq.

Nel settore dei trasporti è prevista una diminuzione delle emissioni dovuta alla imponente elettrificazione del trasporto auto e, parallelamente, alla penetrazione di biocarburanti, nonché ad un contenimento della crescita della domanda di trasporto privato e dallo shift modale del trasporto merci da gomma a ferrovia.

Nel settore residenziale si delinea una diminuzione delle emissioni per l'elevato tasso di ristrutturazione degli edifici, il costante efficientamento e la progressiva elettrificazione del settore soprattutto grazie alla massiccia penetrazione di pompe di calore, in linea con la direttiva EPBD (Case Green).

Tuttavia, al fine di promuovere una ulteriore riduzione delle emissioni climalteranti nei settori ricadenti in ambito ESR (trasporti e civile in primis) una modifica della generazione se non accompagnata da una variazione dei consumi in termini di entità o vettori impiegati, determina vantaggi contenuti.

In conclusione, l'evoluzione attesa al 2030 attesta che, anche nello scenario di policy PNIEC sebbene preveda l'adozione di un numero considerevole di misure aggiuntive, un gap dovrebbe ancora essere colmato per raggiungere il target previsto dall' "Effort Sharing" ovvero -43,7% al 2030 rispetto ai livelli del 2005, e per rimanere al di sotto delle allocazioni annuali delle emissioni per il periodo 2021-2030.

Per il settore LULUCF, vista l'assenza di politiche e misure aggiuntive rispetto a quelle già incluse nello scenario di riferimento adottate, non è stato elaborato nessuno scenario aggiuntivo rispetto allo scenario di riferimento.

Carbon Capture And Storage (CCS): potenziale fabbisogno di cattura di CO2 nazionale

Tra le ulteriori politiche e misure di decarbonizzazione volte a ridurre le emissioni di CO2 l'Italia sta ponendo le basi per disciplinare, regolamentare e supportare azioni volte a implementare i processi di cattura delle emissioni di CO2 nel settore industriale (*Carbon Capture Utilisation and Storage* - CCUS), e, in particolar modo, nei settori in cui le emissioni di CO2 sono parte integrante del processo produttivo (c.d. settore Hard to Abate).

Già nel PNIEC 2019 era prevista la possibilità di catturare e stoccare l'anidride carbonica, entro il 2040, sia nel settore energetico che in quello industriale, al fine di raggiungere la piena decarbonizzazione del sistema energetico entro il 2050. Tale leva di decarbonizzazione è stata poi confermata nella "Strategia Italiana di Lungo Termine sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra" che individua possibili percorsi per raggiungere la neutralità climatica in Italia entro il 2050. Per raggiungere questo obiettivo, la CCS è stata individuata come una delle quattro leve fondamentali da integrare con l'efficienza energetica. Inoltre, la CCS è considerata un'opzione per affrontare sia le emissioni di combustione che quelle di processo. In particolare, la strategia stimava che in Italia 20-40 Mton di CO2 potrebbero essere evitate al 2050 grazie al ricorso alla CCS.

In riscontro alla richiesta della Commissione di quantificare le emissioni annuali di CO2 potenzialmente catturabili per settore produttivo, nonché di fornire elementi di approfondimento rispetto alle relative modalità di trasporto, gli esiti preliminari dello studio previsto dal Decreto-Legge 181/23 sulla mappatura dei cluster emissivi e sull'analisi delle infrastrutture necessarie, evidenziano quanto segue:

- Industria Hard to Abate: in Italia nel perimetro delle industrie dei settori Hard to Abate (Acciaio, Cemento, Ceramica, Chimica,

Raffinazione, Vetro) è possibile ricondurre 67 MtCO₂ di cui circa il 20% di processo. Tali emissioni includono anche quelle delle industrie energetiche della trasformazione (raffinerie e cokerie) e quelle di alcuni grandi impianti termoelettrici integrati nei poli produttivi. Le emissioni degli altri settori industriali ammontano a 22 MtCO₂ di cui 4,5 nel comparto della Carta che, sebbene le produzioni nazionali siano sostanzialmente prive di emissioni di processo, presenta notevoli fabbisogni energetici.

- Inceneritori: Il settore dell'incenerimento produce circa 7,5 MtCO₂ che comprendo anche quelle di origine biogenica. La CCUS rappresenta la principale se non unica leva di decarbonizzazione del settore.
- Idrogeno blu: la produzione di idrogeno blu (low carbon mediante cattura), complementare all'idrogeno da rinnovabili (rispetto al quale presenta costi di produzione inferiori), potrebbe facilitare una più rapida decarbonizzazione dei settori industriali in particolare quelli in cui si impiega attualmente idrogeno grigio (es. raffinazione, fertilizzanti) che ad oggi utilizzano circa 400 kt H₂ a cui dovrebbero corrispondere circa 4 MtCO₂ conteggiate nei precedenti settori Hard to Abate;
- Termoelettrico: il settore termoelettrico per la produzione elettrica e termica e dei servizi di rete ("*Public electricity and heat production*" secondo classificazione IPCC), produce attualmente 71,4 MtCO₂ che si riducono di circa la metà nello scenario con misure nell'orizzonte al 2030 (per via dell'incremento della penetrazione delle rinnovabili elettriche e del *phase out* del carbone).
- BECCS (Bioenergy with Carbon Capture and Storage) DACCS (Direct Air Carbon Capture and Storage): per tali settori, di sicuro rilievo per lo sviluppo delle attività di CCS in chiave più prospettica, non sono ancora disponibili stime sul potenziale della CO₂ biogenica e catturata direttamente dall'aria potenzialmente disponibili per lo stoccaggio geologico.

Parallelamente, si segnalano gli adempimenti previsti dal Regolamento (UE) 2024/1735 del 13 giugno 2024 che istituisce un quadro di misure per rafforzare l'ecosistema europeo di produzione delle tecnologie a zero emissioni nette e che modifica il regolamento (UE) 2018/1724, nel quale le tecnologie volte ad implementare la cattura, l'utilizzo, il trasporto e lo stoccaggio di CO₂ (CCUS) sono considerate a zero emissioni nette. È previsto, inoltre, il riconoscimento dei progetti di stoccaggio di CO₂ situati nel territorio dell'Unione quali progetti strategici aventi diritto ad un iter autorizzativo prioritario.

Viene fissato, inoltre, un obiettivo di sviluppo per la CCS, attraverso il conseguimento di una capacità di iniezione annuale, a livello Comunitario, di 50 Mt di CO₂ entro il 2030 da realizzare attraverso un contributo obbligatorio in capo agli operatori oil&gas calcolato in funzione della produzione di petrolio e gas registrate da ciascun operatore tra il 2020 e il 2023.

ALLEGATO 1 – DATI EMISSIVI STORICI

ALLEGATO 1 – EMISSIONI SETTORIALI DI GAS AD EFFETTO SERRA IN MtCO _{2eq}													
	1990	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Da usi energetici, di cui	426	488	429	367	346	358	355	349	345	334	298	330	333
Industrie energetiche	138	160	137	109	101	106	105	105	96	92	82	86	95
Industria manifatturiera e costruzioni	92	92	70	57	53	56	54	53	54	50	46	55	53
Trasporti	103	130	117	105	110	107	106	102	105	107	87	103	109
Civile	79	96	95	86	74	81	81	81	82	79	77	80	71
Altri usi energetici e fuggitive	14	11	10	10	9	9	8	8	7	7	6	6	5
Da altre fonti, di cui	93	104	90	83	82	79	79	78	78	76	75	75	71
Processi industriali e gas fluorurati	38	47	37	32	31	29	28	28	28	27	24	25	23
Agricoltura (coltivazioni e allevamenti)	36	33	31	31	30	30	31	30	30	30	31	30	28
Rifiuti	19	24	22	20	20	20	20	20	20	20	21	20	20
LULUCF	-13	-44	-47	-45	-46	-47	-48	-34	-52	-51	-44	-44	-45
Totale escluso LULUCF(1), di cui:	521	594	520	451	429	439	435	428	424	412	374	406	405
ETS	n.a.	248	200	165	153	156	155	155	147	141	126	132	136
Effort Sharing (2)	n.a.	n.a.	n.a.	285	283	276	280	274	253	279	274	273	267

(1) includono anche le emissioni di CO₂ indirette

(2) Per ragioni metodologiche, il dato "Effort Sharing" non comprende le emissioni del settore aviazione nazionale che, invece, è compreso nel totale.

Fonte: ISPRA

ALLEGATO 2 – PROIEZIONI EMISSIVE AGGIORNATE

Nelle seguenti tabelle sono riportate una sintesi delle emissioni di gas ad effetto serra dell'Italia, sia per quanto riguarda gli anni 2005, 2015, 2020 e 2024 (emissioni storiche), sia per quanto riguarda i livelli di emissione attesi al 2025, 2030 e al 2050, secondo lo scenario emissivo di riferimento a politiche correnti (ovvero considerando l'effetto delle politiche adottate a tutto il 2021, incluse quelle definite dal PNRR) e lo scenario PNIEC con politiche aggiuntive.

Nelle tabelle è riportato il confronto con gli obiettivi di riduzione al 2030 attualmente vigenti ai sensi, del Regolamento "Effort Sharing" e del Regolamento LULUCF.

ALLEGATO 2 – Tabella 1- EMISSIONI SETTORIALI DI GAS AD EFFETTO SERRA: DATI STORICI E SCENARIO DI RIFERIMENTO (MtCO₂eq)							
	2005	2015	2020	2024	2025*	2030*	2050*
DA USI ENERGETICI, di cui:	488	358	298	295	304	275	212
Industrie energetiche	160	106	82	64	63	56	36
Industria manifatturiera e costruzioni	92	56	46	46	55	52	49
Trasporti	130	107	87	114	110	93	66
Civile	96	81	77	66	71	69	56
Altri usi energetici e fuggitive	11	9	6	4	5	5	4
DA ALTRE FONTI, di cui:	104	90	75	68	68	63	55
Processi industriali e gas fluorurati	47	29	24	20	22	19	19
Agricoltura (coltivazioni e allevamenti)	33	30	31	28	29	28	27
Rifiuti	24	20	21	20	17	15	9
TOTALE (escluso LULUCF), di cui:	594	439	374	363	373	339	268
Soggetto ad ESD/ESR		276	274	260	263	236	188
<i>Riduzione attesa settori ESR</i>						-31%	
<i>Obiettivo di riduzione ESR</i>						-43.7%	
Assorbimenti ed emissioni LULUCF	-44	-47	-44	-64	-50	-53	-51
<i>obiettivo reg. LULUCF</i>					0	-48	

*scenario emissivo di riferimento a politiche correnti, incluse quelle definite dal PNRR

Fonte: ISPRA

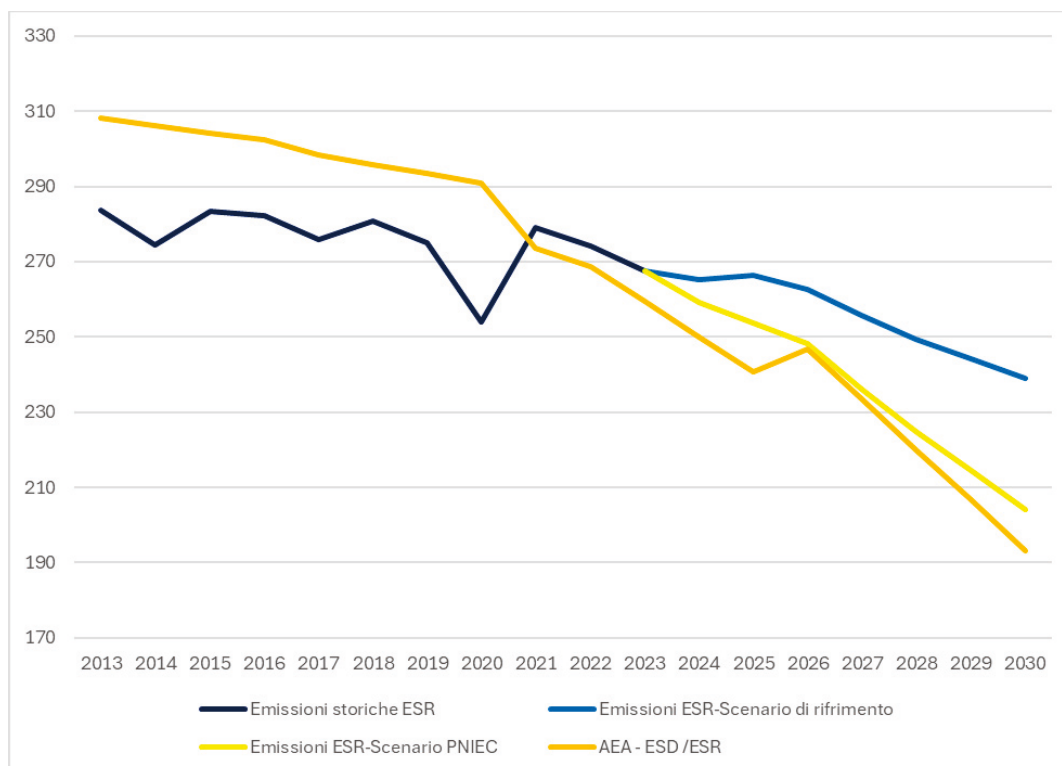
TO 2 – Tabella 2- EMISSIONI SETTORIALI DI GAS AD EFFETTO SERRA: DATI STORICI E SCENARIO PNIEC (MtCO₂eq)							
	2005	2015	2020	2024	2025*	2030*	2050*
DA USI ENERGETICI, di cui:	488	358	298	295	304	219	117
Industrie energetiche	160	106	82	64	63	38	24
Industria manifatturiera e costruzioni	92	56	46	46	55	47	41
Trasporti	130	107	87	114	110	72	14
Civile	96	81	77	66	71	58	36

Altri usi energetici e fuggitive	11	9	6	4	5	4	3
DA ALTRE FONTI, di cui:	104	90	75	68	68	62	54
Processi industriali e gas fluorurati	47	29	24	20	22	19	19
Agricoltura (coltivazioni e allevamenti)	33	30	31	28	29	27	26
Rifiuti	24	20	21	20	17	15	9
TOTALE (escluso LULUCF), di cui:	594	439	374	363	373	281	172
Soggetto ad ESD/ESR		276	274	260	263	201	108
Riduzione attesa settori ESR						-41%	
Obiettivo di riduzione ESR						-43.7%	
Assorbimenti ed emissioni LULUCF	-33.7	-41.8	-39.8	-53.6	-42.3	-42.8	-43.1
obiettivo reg. LULUCF						-48	

*scenario emissivo PNIEC con politiche aggiuntive

Fonte: ISPRA

Nel grafico seguente è riportato un confronto specifico tra le sole emissioni soggette ad “Effort Sharing” per il periodo 2013-2030 e le allocazioni annuali di emissioni stabilite dal Regolamento ESR. Al riguardo si precisa che le allocazioni per gli anni 2026-2029, così come gli obiettivi annuali del LULUCF, sono state elaborati da ISPRA, sulla base di quanto previsto dal regolamento ESR e LULUCF gli obiettivi annuali sono stati definiti nel 2025, a seguito della revisione dei dati comunicati con l’inventario delle emissioni di gas serra dello stesso anno e verranno ufficializzate con la pubblicazione di appositi Atti delegati.



La traiettoria definitiva 2026-2029, e conseguentemente gli obiettivi annuali ESR, si avrà nel 2025, a valle della revisione dei dati comunicati con l’inventario delle emissioni di gas serra nello stesso anno; i target 2026-2029 sono stati calcolati sulla base del Regolamento ESR e del relativo Atto delegato

Fonte: ISPRA

PAGINA BIANCA

Allegato IV
Relazione sull'attuazione della razionalizzazione
del sistema degli acquisti di beni e servizi

PAGINA BIANCA

INDICE

PREMESSA.....	301
I. RILEVAZIONE DEI FABBISOGNI ANNUALI DI BENI E SERVIZI, DEFINIZIONE DI INDICATORI DI SPESA SOSTENIBILE E INDIVIDUAZIONE DI GARE SU DELEGA PER LE QUALI LE AMMINISTRAZIONI SONO TENUTE A RICORRERE A CONSIP (ART. 2, COMMI 569, 570, 571, 574)	303
II. DEFINIZIONE DI STRUMENTI DI SUPPORTO PER LA COMPARAZIONE DEI PARAMETRI DI QUALITA'/ PREZZO (ART. 2, COMMA 572).....	307
III. FACOLTÀ DI ADESIONE ALLE CONVENZIONI CONSIP S.p.A. ATTRIBUITA ALLE STAZIONI APPALTANTI (ART. 2 COMMA 573 e s.m.i.)	308
IV. RISPARMI CONSEGUITI	309

PAGINA BIANCA

PREMESSA

La presente relazione riguarda l'applicazione delle misure di cui all'art. 2, commi **569-574**, della **Legge Finanziaria 2008** (Legge 24 dicembre 2007, n. 244) e la stima dei risparmi conseguiti, ai sensi del comma 576 del medesimo articolo 2.

Alla luce della successiva evoluzione normativa del sistema degli acquisti di beni e servizi realizzato mediante il Programma di Razionalizzazione degli Acquisti della Pubblica Amministrazione e al fine di fornire ulteriori elementi informativi, si riportano inoltre alcuni dati di sintesi sul complesso degli strumenti di acquisto e di negoziazione realizzati nell'ambito del suddetto Programma.

Per quanto riguarda i commi espressamente richiamati quali oggetto della presente relazione, il comma **569**, disciplina l'adozione di un **“sistema di rilevazione dei fabbisogni”** delle amministrazioni statali, ad esclusione degli istituti e scuole di ogni ordine e grado, delle istituzioni educative e delle istituzioni universitarie, mediante l'invio annuale al Ministero dell'economia e delle finanze dei dati relativi alla previsione annuale dei propri fabbisogni di beni e servizi per il cui acquisto si applica il Codice dei contratti.

Il comma **570** dispone che il Ministero dell'economia e delle finanze, avvalendosi di Consip S.p.A., individui sulla base della rilevazione di cui al comma 569 e dei dati degli acquisti delle amministrazioni di cui al comma stesso, per gli anni 2005-2007 indicatori di spesa sostenibile per il soddisfacimento dei fabbisogni collegati funzionalmente alle attività da svolgere, tenendo conto delle caratteristiche di consumo delle specifiche categorie merceologiche e dei parametri dimensionali della singola amministrazione nonché dei dati di consuntivo. Il successivo comma **571** prevede che gli indicatori e i parametri di spesa sostenibili siano messi a disposizione delle amministrazioni, anche attraverso la pubblicazione sul portale degli acquisti in rete del Ministero dell'economia e delle finanze e di Consip S.p.A., quali strumenti di supporto/modelli di comportamento secondo canoni di efficienza, nell'attività di programmazione e nell'attività di controllo di gestione delle amministrazioni.

Il successivo comma **572** prevede che il Ministero dell'economia e delle finanze, attraverso Consip S.p.A., predisponga e metta a disposizione delle amministrazioni **strumenti di supporto per la valutazione della comparabilità dei beni e servizi da acquistare nonché per l'utilizzo dei parametri di prezzo-qualità delle convenzioni Consip** (c.d. benchmark). In proposito si evidenzia che ai fini della definizione dei parametri di prezzo-qualità di cui all'articolo 26 della L. 488/1999 rileva il comma 507 dell'articolo 1, della L. 208/2015, il quale prevede che il Ministero dell'economia e delle finanze definisce, con proprio decreto, sentita l'Autorità nazionale anticorruzione, tenendo conto degli aspetti maggiormente incidenti sul prezzo delle prestazioni nonché degli aspetti qualificanti ai fini del soddisfacimento della domanda pubblica, **le caratteristiche essenziali delle prestazioni principali che saranno oggetto delle convenzioni stipulate da Consip**

e che, conseguentemente all'attivazione di dette convenzioni, sono pubblicati sul sito istituzionale del Ministero dell'economia e delle finanze e nel portale degli acquisti in rete i valori delle caratteristiche essenziali e i relativi prezzi che costituiscono i parametri di prezzo qualità di cui all'articolo 26, comma 3, della legge 488/1999.

Il successivo comma **573** definisce **l'ambito dei soggetti legittimati ad effettuare acquisti attraverso le convenzioni stipulate da Consip S.p.A.** ai sensi dell'art. 26 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, attribuendo, in particolare, la facoltà di adesione a tutte le stazioni appaltanti; ciò per effetto della modifica apportata al detto comma dall'art. 1 comma 496 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), che ha sostituito il riferimento alla "amministrazione aggiudicatrice" con quello più ampio di "stazione appaltante".

Infine, il comma **574**, come modificato dall'articolo 1, comma 574, dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, dispone che il Ministero dell'economia e delle finanze individui, con apposito decreto e sulla base della rilevazione dei fabbisogni, segnatamente in relazione agli acquisti d'importo superiore alla soglia comunitaria, secondo la rilevanza del valore complessivo stimato, il grado di standardizzazione dei beni e dei servizi e il livello di aggregazione della relativa domanda, le tipologie di beni e servizi non oggetto di convenzioni stipulate da Consip S.p.A. per le quali le amministrazioni statali sono tenute a ricorrere alla stessa Consip in qualità di stazione appaltante ai fini dell'espletamento dell'appalto, anche con l'utilizzo dei sistemi telematici. La medesima disposizione, nella versione vigente prima dell'intervento della legge di bilancio per il 2020, prevedeva l'individuazione non solo di gare su delega ma anche di accordi-quadro obbligatori. Sulla base della suddetta norma è stato emanato il dm 12 febbraio 2009.

I. RILEVAZIONE DEI FABBISOGNI ANNUALI DI BENI E SERVIZI, DEFINIZIONE DI INDICATORI DI SPESA SOSTENIBILE E INDIVIDUAZIONE DI GARE SU DELEGA PER LE QUALI LE AMMINISTRAZIONI SONO TENUTE A RICORRERE A CONSIP (ART. 2, COMMI 569, 570, 571, 574)

Realizzazione di un sistema di previsione dei fabbisogni per l'acquisto di beni e servizi delle amministrazioni statali e individuazione di indicatori di spesa sostenibile (cfr. art. 2 commi 569, 570, 571)

Nel 2008 è stato istituito un sistema informatico di rilevazione dei dati di previsione dei fabbisogni di spesa per beni e servizi acquistati dalle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato (con le esclusioni previste dalla normativa). In particolare, dal 2009 la rilevazione è effettuata attraverso il Sistema del Ciclo degli Acquisti Integrato (SCAI) del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato e realizzata, successivamente alla chiusura del bilancio dello Stato, in modo da permettere alle amministrazioni di effettuare previsioni tenendo conto delle effettive disponibilità economiche.

Nello specifico, con circolare n. 12 del 20 febbraio 2009, emanata congiuntamente dal Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato e dal Dipartimento dell'Amministrazione Generale, del personale e dei servizi, è stato richiesto ai Centri di Responsabilità delle amministrazioni individuate dalla normativa di riferimento, di fornire la previsione dei fabbisogni relativi alla totalità dei beni e servizi da acquistare annualmente (circa 350 voci di spesa). A partire dalla previsione per l'esercizio 2022, le voci dei conti sono quelle individuate dal Decreto del Ministero dell'Economia e delle finanze del 13 novembre 2020 (lo stesso D.M., all'art. 2, ha disposto la sostituzione integrale del Piano dei Conti di contabilità analitica, di cui alla Tabella B del D.Lgs. 279/97, con il modulo economico del Piano dei Conti Integrato allegato al medesimo D.M.).

Le attività di rilevazione hanno pertanto cadenza annuale e richiedono circa 30 giorni per la loro effettuazione. Entro il mese di aprile si conclude di solito la fase di trasmissione dei dati da parte delle amministrazioni; detti dati vengono poi analizzati, elaborati e le relative conclusioni presentate entro il mese di settembre.

Le informazioni ottenute supportano, nell'ambito del Programma di Razionalizzazione degli Acquisti:

- l'individuazione di eventuali nuove merceologie su cui attivare Convenzioni per le amministrazioni dello Stato, affinando anche la determinazione dei massimali delle convenzioni stesse;

- l'individuazione di tipologie di beni e servizi per le quali le amministrazioni dello Stato ricorrono a Consip S.p.A. per la realizzazione di gare su delega.

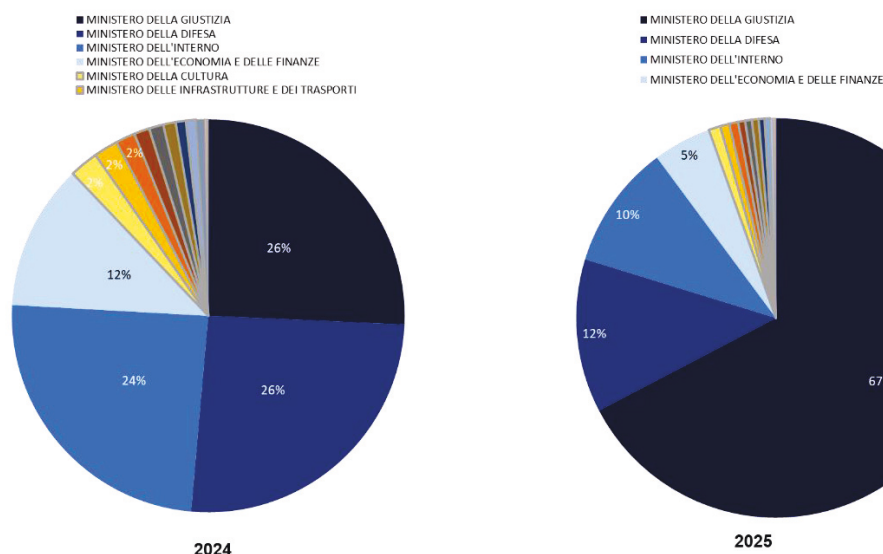
La rilevazione 2025, effettuata sul sistema SCAI, ha visto la partecipazione di 78 Centri di Responsabilità dei Ministeri (su un totale di 93) con un'adesione di circa l'84%.

TAVOLA I.1

Ministeri	CDR Dichiaranti					
	2024			2025		
	Totali	N°	In %	Totali	N°	In %
MINISTERO DELLA DIFESA	8	7	88	9	8	89
MINISTERO DELLA GIUSTIZIA	6	6	100	6	6	100
MINISTERO DELL'INTERNO	6	5	83	6	5	83
MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE	8	8	100	8	8	100
MINISTERO DELLA CULTURA	13	12	92	5	2	40
MINISTERO DELL'ISTRUZIONE E DEL MERITO	3	3	100	3	3	100
MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI E DELLA COOPERAZIONE INTERN.	13	13	100	13	13	100
MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY	5	5	100	5	5	100
MINISTERO DELL'AGRICOLTURA, DELLA SOVRANITA' ALIM. E FORESTE	4	4	100	4	4	100
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI	7	2	29	7	2	29
MINISTERO DELLA SALUTE	5	5	100	5	5	100
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA	5	5	100	5	5	100
MINISTERO DELL'UNIVERSITA' E DELLA RICERCA	7	4	57	7	2	29
MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI	12	12	100	4	4	100
MINISTERO DEL TURISMO	6	6	100	6	6	100
Totale	108	97	90	93	78	84

Dall'attività di elaborazione dei dati svolta emerge che, complessivamente, la spesa per beni e servizi potenzialmente affrontabile con gli Strumenti di razionalizzazione del Programma prevista dai Centri di Responsabilità dei Ministeri per il 2025 si è attestata sui **11,6 miliardi di euro pari a circa l'80% della previsione di spesa comunicata (circa 14,6 miliardi di euro)**.

Inoltre, i Ministeri a più alta spesa affrontabile con gli Strumenti di razionalizzazione del Programma prevista si confermano il **Ministero della Difesa**, il **Ministero della Giustizia** e il **Ministero dell'Interno** che da soli dichiarano un fabbisogno pari al **90% del totale** della spesa per beni e servizi dei Ministeri. Di seguito si mostra un grafico relativo alla distribuzione della spesa di interesse per il Programma rilevata per Ministero.

GRAFICO I.1

Per quanto attiene alle attività finalizzate alla costruzione e diffusione di indicatori di spesa sostenibile, volti a indirizzare le amministrazioni verso modelli di comportamento virtuosi, orientati all'efficienza dei consumi - legge Finanziaria 2008 comma 570 e 571 - essendo le stesse previste dalla norma con riferimento ad uno specifico arco temporale ormai trascorso, non sono più state realizzate.

Realizzazione di Accordi Quadro e/o Gare su Delega individuati ex art. 2 comma 574

In attuazione a quanto previsto dall'articolo 2, comma 574, della l. 244 del 2007, come vigente prima della modifica apportata dalla legge n. 160/2019, con Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 12 febbraio 2009, sono state individuate le sotto elencate merceologie, per il cui acquisto le amministrazioni statali centrali e periferiche, ad esclusione degli istituti e scuole di ogni ordine e grado, delle istituzioni educative e delle istituzioni universitarie, sono tenute a ricorrere a Consip S.p.A. ai fini dell'espletamento dell'appalto e dell'accordo quadro:

1. Carburanti avio - Gara su Delega;
2. Trasferte di lavoro - Accordo Quadro;
3. Ristorazione collettiva - Accordo Quadro.

A seguito delle modifiche apportate al comma 574 del suddetto articolo 2 della legge finanziaria per il 2008 dalla legge di bilancio per il 2020, l'indicazione degli accordi quadro nell'ambito del decreto non risulta più rilevante, posto che con la legge di bilancio per il 2020 è stato reso obbligatorio per le amministrazioni statali il ricorso a tutti gli accordi quadro stipulati da Consip.

Con riferimento alle Gara su Delega "Carburanti avio" negli anni dal 2023 a oggi si riporta di seguito quanto sviluppato.

Per conto del Ministero della Difesa è stata pubblicata in data 21 giugno 2023 la settima edizione della gara (a procedura ristretta) per la conclusione di un accordo quadro per ogni lotto avente ad oggetto la fornitura di “Carburanti avio”. La procedura è stata aggiudicata nel mese di gennaio 2024 per una durata contrattuale corrispondente a 36 mesi.

Per conto del Ministero dell’Interno (Dipartimento della Pubblica Sicurezza) è stata pubblicata in data 5 settembre 2024 la nona edizione della gara avente ad oggetto la fornitura di “Carburanti avio”. La procedura di gara è stata aggiudicata nel mese di dicembre 2024 per una durata contrattuale corrispondente a 36 mesi.

Per conto del Ministero della Difesa (Armaereo) è stata pubblicata in data 1° agosto 2025 la decima edizione della gara avente ad oggetto la fornitura di “Carburanti avio” per la quale non sono state presentate offerte.

Per completezza si riporta quanto realizzato con riferimento all’Accordo Quadro “Trasferte di lavoro”. La quarta edizione dell’accordo quadro “Trasferte di lavoro” è stata pubblicata in data 24 giugno 2021 e attivata il 7 febbraio 2022, in sostanziale continuità con la scadenza della terza edizione. La quinta edizione dell’accordo quadro è stata pubblicata in data 18 luglio 2024 e attivata il 14 marzo 2025.

In via generale si evidenzia che successivamente al 2008 la normativa che prevede obblighi di ricorso a strumenti di acquisto e di negoziazione ha subito significativi incrementi, tanto che ad oggi è possibile affermare che per le amministrazioni statali è obbligatorio il ricorso a tutti gli strumenti di acquisto e di negoziazione di Consip (convenzioni-quadro, mercato elettronico, accordi quadro e sistema dinamico di acquisizione), oltre alla detta gara su delega Carburanti avio.

II. DEFINIZIONE DI STRUMENTI DI SUPPORTO PER LA COMPARAZIONE DEI PARAMETRI DI QUALITÀ/ PREZZO (ART. 2, COMMA 572)

Con riferimento alla definizione di strumenti di supporto per la valutazione della comparabilità dei beni e servizi da acquistare nonché per l'utilizzo dei parametri di prezzo-qualità delle convenzioni Consip (c.d. benchmark) prevista dal comma 572 dell'articolo 2 della legge 244/2007, formalmente oggetto della presente relazione, va evidenziato che la disciplina in tema di valutazione della comparabilità e utilizzo dei parametri prezzo-qualità delle convenzioni Consip si è evoluta a seguito dell'intervento legislativo di cui al comma 507 dell'articolo 1, della L. 208/2015 che ha posto una articolata disciplina volta a implementare i meccanismi per l'utilizzo dei parametri di prezzo qualità delle convenzioni Consip come limiti massimi per gli acquisti autonomi, secondo quanto previsto dall'articolo 26, comma 3, della legge 488 del 1999 (c.d. benchmark). In particolare il comma 507 dell'articolo 1 della L. 208/2015 prevede che: "Il Ministro dell'economia e delle finanze definisce, con proprio decreto, sentita l'Autorità nazionale anticorruzione, tenendo conto degli aspetti maggiormente incidenti sul prezzo della prestazione nonché degli aspetti qualificanti ai fini del soddisfacimento della domanda pubblica, le caratteristiche essenziali delle prestazioni principali che saranno oggetto delle Convenzioni stipulate da Consip S.p.A. ai sensi dell'articolo 26 della legge 23 dicembre 1999, n. 488. Conseguentemente all'attivazione delle Convenzioni di cui al periodo precedente, sono pubblicati nel sito istituzionale del Ministero dell'economia e delle finanze e nel portale degli acquisti in rete i valori delle caratteristiche essenziali e i relativi prezzi, che costituiscono i parametri di prezzo-qualità di cui all'articolo 26, comma 3, della legge 23 dicembre 1999, n. 488."

Tali caratteristiche essenziali rappresentano i parametri che le amministrazioni dovranno tenere in considerazione per la valutazione del rispetto del benchmark delle convenzioni quadro per i propri acquisti autonomi ma anche, secondo quanto previsto dal comma 510 del medesimo articolo, per valutare la possibilità di procedere ad un acquisto autonomo in deroga all'obbligo di ricorso alle convenzioni Consip, sulla base di autorizzazione motivata dell'organo di vertice, solo ove il bene e servizio non sia idoneo al soddisfacimento dello specifico fabbisogno dell'amministrazione per mancanza di caratteristiche essenziali.

Con l'emanazione dei decreti del Ministro dell'economia e delle finanze del 21 giugno 2016, del 28 novembre 2017, del 6 febbraio 2019 e del 21 ottobre 2019, del 14 aprile 2021 e del 1° febbraio 2022, del 13 febbraio 2023, del 22 settembre 2023 del 10 luglio 2024 e del 1° ottobre 2025, è stata data attuazione al richiamato comma 507 individuando le prestazioni principali e le relative caratteristiche essenziali oggetto delle convenzioni quadro stipulate da Consip. All'attivazione delle convenzioni sono pubblicate sul sito del Ministero dell'economia e delle finanze, il Portale acquisti in rete PA, i valori di dette caratteristiche essenziali ed i relativi prezzi delle convenzioni che costituiscono i parametri di prezzo-qualità (c.d. benchmark).

III. FACOLTÀ DI ADESIONE ALLE CONVENZIONI CONSIP S.P.A. ATTRIBUITA ALLE STAZIONI APPALTANTI (ART. 2 COMMA 573 E S.M.I.)

Il comma 573 dell'articolo 2 della l. 244 del 2007, come modificato dalla l. 208 del 2015, prevede che tutte le stazioni appaltanti possano ricorrere alle convenzioni rese disponibili nell'ambito del Programma di Razionalizzazione degli Acquisti con i conseguenti effetti.

Si segnala che successivamente al 2008 sono intervenute numerose modifiche normative volte ad introdurre obblighi di ricorso agli strumenti di acquisto e di negoziazione non solo, come segnalato, per le amministrazioni statali (per le quali oggi è obbligatorio il ricorso a convenzioni-quadro, mercato elettronico, accordi quadro e sistema dinamico di acquisizione per tutte le merceologie disponibili) ma anche per la gran parte delle altre pubbliche amministrazioni le quali sono obbligate, in relazione alle diverse tipologie di amministrazioni e diverse merceologie di beni e servizi, a ricorrere ai diversi strumenti di acquisto e di negoziazione. Tutte le restanti stazioni appaltanti, ove non sussistente uno specifico obbligo di ricorso a strumenti centralizzati, hanno comunque la facoltà di ricorso agli strumenti del Programma di Razionalizzazione.

Pertanto, visto il complessivo e articolato quadro normativo, al fine di dare un quadro esaustivo dei risultati ottenuti in relazione al ricorso delle Convenzioni da parte di tutte le stazioni appaltanti, nella tavola successiva si rappresenta, per le Convenzioni, il risultato conseguito nel 2025 (dati di preconsuntivo) in termini di erogato.

TAVOLA III.1

	Erogato (1)
Preconsuntivo al 31/12/2025	5.654.098.833

(1) L'**Erogato** è il valore complessivo (effettivo o stimato) delle forniture e dei servizi erogati nel periodo di riferimento dai Fornitori di beni e dai Prestatori di servizi in relazione a contratti attivi stipulati nel periodo di riferimento o in periodi precedenti.

Il valore di erogato preconsuntivo 2025 delle stazioni appaltanti, attraverso lo strumento delle Convenzioni, risulta diminuito rispetto a quello registrato nel 2024 (da circa 6.451 milioni di euro a consuntivo nel 2024 a circa 5.654 milioni di euro nel 2025, con un decremento del 12%) principalmente perché l'iniziativa "Buoni pasto" non è più sviluppata attraverso lo strumento della Convenzione bensì dell'Accordo quadro, al fine di garantire una più ampia partecipazione degli operatori economici.

IV. RISPARMI CONSEGUITI

Ai fini di una valorizzazione dei risparmi conseguiti, l'analisi delle misure adottate a seguito delle disposizioni contenute nella Legge Finanziaria per il 2008 e s.m.i. evidenzia come, per alcune di esse, non risulti possibile enucleare compiutamente gli effetti, in termini di risparmio, atteso che, insieme alle Convenzioni il Programma di Razionalizzazione degli Acquisti sviluppa numerosi Accordi quadro e mette a disposizione diversi strumenti di negoziazione.

Va evidenziato inoltre, come riportato anche in Premessa, che rispetto alle previsioni formalmente oggetto della presente relazione ai sensi del comma 576 dell'articolo 2 della l. 244/2007, il sistema degli acquisti di beni e servizi realizzato da Consip per conto del Ministero dell'economia e delle finanze è stato interessato da una notevole evoluzione normativa sia con riguardo al sistema degli obblighi e delle facoltà di adesione sia con riferimento alle diverse norme che hanno introdotto disposizioni su specifici ambiti merceologici.

Nell'attuale quadro normativo il Sistema delle Convenzioni¹ svolge un duplice ruolo: consente in primo luogo il conseguimento di risparmi diretti da prezzi unitari per acquisti effettuati dalle Amministrazioni sulle diverse iniziative di Convenzione (risparmio diretto); rappresenta in secondo luogo un sistema di riferimento per le stesse Amministrazioni acquirenti stabilendo prezzi benchmark e caratteristiche dei beni e servizi per l'espletamento di procedure di gara in autonomia, dando luogo ad un risparmio indiretto (risparmio da benchmark). A questi risparmi si aggiungono ulteriori componenti quali il risparmio per le PA derivante dell'utilizzo a titolo gratuito della piattaforma per i loro acquisti, risparmi di processo, risparmi per eventuale contenzioso nonché una serie di esternalità positive riconducibili all'innovazione nei processi d'acquisto, con iniziative che hanno diffuso nuovi comportamenti e modalità di acquisto nella P.A., alla trasparenza e tracciabilità della spesa pubblica attraverso procedure informatizzate e nella piena adesione al dettato normativo.

Sulla base delle precedenti considerazioni sono di seguito illustrati i risultati conseguiti in termini di risparmio diretto e indiretto (da benchmark), mentre non sono al momento valorizzati gli altri risparmi (di processo, per contenzioso, ecc.):

¹ Con il termine Convenzioni si intende riferirsi alle Convenzioni ex art. 26 della legge 23 dicembre 1999, n. 488.

TAVOLA IV. 1 VALORI IN EURO ALLA CHIUSURA (Dicembre 2025, dati di preconsuntivo) (1)

Risparmio potenziale	2.668.599.500
di cui: Risparmio Diretto	972.365.813
Risparmio indiretto (da benchmark)	1.696.233.687

(1) Il **Risparmio Potenziale** rappresenta la stima del valore del risparmio massimo teorico ottenuto per le categorie merceologiche su cui sono state attivate le convenzioni. È calcolato per ciascuna merceologia come risparmio da prezzi unitari sul valore stimato della spesa pubblica per singola categoria merceologica di bene o servizio oggetto di convenzione. Simula quindi il risparmio che si otterrebbe nello scenario teorico in cui tutta la spesa transitasse attraverso convenzioni del Programma oppure fosse effettuata a condizioni di prezzo/qualità analoghe a quelle delle convenzioni stesse.

Il **Risparmio Diretto** rappresenta la stima del valore del risparmio per acquisti effettuati attraverso le convenzioni, calcolato come risparmio da prezzi unitari sul valore complessivo delle prestazioni di servizi e forniture di beni effettivamente erogati attraverso le convenzioni.

Il **Risparmio indiretto (da benchmark)** rappresenta la stima del risparmio massimo teorico attribuito all'utilizzo dei parametri di qualità/prezzo delle convenzioni Consip come limiti massimi per acquisti autonomi.

Le percentuali di risparmio rispetto ai prezzi unitari di acquisto della Pubblica Amministrazione, applicate alle singole categorie merceologiche, sono ottenute tramite indagini ISTAT/MEF sulle "Modalità di acquisto delle pubbliche amministrazioni" (www.mef.gov.it) raffrontando i prezzi medi della P.A. per beni comparabili ed il valore di aggiudicazione Consip S.p.A., laddove tali indagini siano disponibili, diversamente sono stimate sulla base dei dati a disposizione per le singole merceologie.

Per completezza occorre infine evidenziare che il Sistema delle Convenzioni, seppur fondamentale, è parte oggi, come sopra anticipato, di un più articolato sistema degli acquisti pubblici realizzato nel più ampio contesto del Programma di Razionalizzazione degli Acquisti, che contempla una serie di ulteriori strumenti di acquisto e di negoziazione quali gli Accordi Quadro (AQ), il Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MEPA), il Sistema Dinamico di Acquisizione della Pubblica Amministrazione (SDAPA), le Gare in Application Service Provider (ASP) e le Gare su Delega (GsD).

Pertanto, ai fini di una complessiva valutazione dell'attuazione della razionalizzazione del sistema degli acquisti nella PA, appare opportuno fornire elementi non solo specificamente afferenti alle disposizioni della legge finanziaria per il 2008 ma anche al principale indicatore dell'impatto dell'attività del Programma di Razionalizzazione, l'erogato, con riferimento a tutti gli strumenti.

Nella tavola seguente si rappresentano i risultati in termini di erogato (dati di preconsuntivo) del Programma di Razionalizzazione degli Acquisti della PA per l'anno 2025.

TAVOLA IV.2

	Erogato
Preconsuntivo Programma Acquisti al 31/12/2025	28.453.861.468
di cui: Convenzioni	5.654.098.833
Accordi Quadro (AQ)	2.287.485.970
Mercato Elettronico (MEPA)	11.208.011.957
Sistema Dinamico (SDAPA)	5.480.869.961
Gare in Application Service Provider (GASP)	3.633.570.605
Gare su delega (GsD)	189.824.140

Nel corso del 2025 sugli strumenti del Programma di Razionalizzazione degli Acquisti sono transitati circa **28,5 miliardi di euro di erogato**, con un incremento dell'11% rispetto ai 25,6 miliardi di euro circa registrati nel 2024 (dato consuntivo).

Sempre al fine di fornire un quadro più completo ed esaustivo dell'effettivo impatto del Programma di Razionalizzazione sui processi di acquisto delle Pubbliche Amministrazioni e di concreta efficacia del Programma stesso, vengono riportati anche i dati afferenti il **Programma Strategico ICT** di cui alla L. 28 dicembre 2015 n. 208 (Legge di Stabilità 2016) - disciplinato all'interno della Convenzione per la realizzazione del Programma suddetto, stipulato tra Consip e il Ministero dell'economia e delle finanze - anche in funzione della loro crescente significatività in termini di risultati:

TAVOLA IV.3	
	Erogato
Preconsuntivo Programma Strategico ICT al 31/12/2025	1.839.995.306

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



192400192880