# Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci

**Informazioni sugli atti di riferimento**

| | | |
|---|---|---|
| Atto del Governo: | 397 | |
| Titolo: | Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci | |
| Norma di riferimento: | Articolo 1, commi 7 e 7-bis, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 | |
| | **Senato** | **Camera** |
| Date: | | |
| presentazione: | 8 aprile 2026 | 8 aprile 2026 |
| annuncio: | 9 aprile 2026 | 9 aprile 2026 |
| assegnazione: | 9 aprile 2026 | 9 aprile 2026 |
| termine per l'espressione del parere: | 9 maggio 2026 | 9 maggio 2026 |
| Commissioni competenti: | Senato - 8ª Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica | IX Trasporti |

## Presupposti normativi

L'Atto del Governo A.G. 397 reca il **Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci**, il quale si inserisce nel quadro dei rapporti tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (**RFI**) delineato dal **decreto legislativo n. 112 del 2015**, che ha istituito lo spazio ferroviario europeo unico in attuazione della direttiva c.d. *Recast* 2012/34/UE.

Si ricorda che il **D.Lgs. n. 112 del 2015** stabilisce:
a) le regole relative all'utilizzo ed alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali e alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie operanti in Italia;
b) i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte delle imprese ferroviarie stabilite in Italia;
c) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e anche nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura.

Il documento costituisce il riferimento programmatorio nazionale per l'individuazione delle priorità di sviluppo della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, nonché per la definizione degli indirizzi cui devono conformarsi i **Contratti di programma** tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI.

La disciplina del documento strategico è stata introdotta dall'**articolo 5 del decreto-legge n. 152 del 2021** che, al fine di semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza nonché di ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti ferroviari, ha modificato le procedure contemplate dal decreto legislativo n. 112 del 2015 prevedendo, tra l'altro, che (l'allora) Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmettesse alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza unificata, **entro il 31 marzo** dell'anno di scadenza del contratto di programma, un **documento strategico**, **con validità di norma quinquennale**, recante l'illustrazione delle **esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia**, delle attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete, nonché l'individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici.

Recentemente, il **decreto-legge n. 19 del 2026** ha sostituito l'articolo 1, comma 7, del decreto legislativo n. 112 del 2015 e modificato il comma 7-*bis*. In base al nuovo testo, il documento assume la denominazione di "**Documento strategico pluriennale della mobilità (DSPM)**", ha **durata almeno decennale** ed è trasmesso, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, contestualmente alle competenti Commissioni parlamentari, alla Conferenza unificata e all'**Autorità di regolazione dei trasporti**, che si esprimono nel termine di trenta giorni dalla sua ricezione, decorso il quale il MIT procede alla relativa approvazione con proprio decreto.

Con la novella in commento è stato altresì **ampliato il contenuto del Documento strategico**, il quale è volto a definire gli **indirizzi strategici di lungo termine** per lo sviluppo della rete, la mobilità dei passeggeri e merci per ferrovia, la promozione del trasporto multimodale e la piena integrazione delle esigenze del settore industriale e dei poli logistici nella pianificazione infrastrutturale.

Resta ferma la previsione per cui il documento strategico è sottoposto ad **aggiornamento dopo tre anni** o comunque in caso di mutamento degli scenari di carattere eccezionale.

Si ricorda che la durata decennale del DSPM è prevista nella Riforma 1.3 della M3C1 del PNRR come modificata dalla decisione del Consiglio dell'UE del 25 novembre 2025, che ha approvato la sesta revisione del PNRR italiano (Traguardo M3C1-26 con scadenza al secondo trimestre 2026), così come la previsione che il documento promuoverà il trasporto multimodale e terrà pienamente conto delle esigenze industriali del settore delle imprese nella pianificazione infrastrutturale.

Il citato **comma 7** elenca in modo analitico i **contenuti necessari del documento**, includendovi l'illustrazione delle esigenze di mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, le attività di manutenzione, i criteri di sostenibilità, i programmi di sicurezza e resilienza delle infrastrutture, le priorità relative ai collegamenti di ultimo miglio, le sperimentazioni tecnologiche e ambientali, la ricognizione dei fabbisogni e le metodologie di valutazione degli investimenti.

Nel dettagllio, secondo quanto attualmente stabilito dall'articolo 1, comma 7, del decreto legislativo n. 112 del 2015, **il DSPM deve contenere**:
a) l'illustrazione delle esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia;
b) le attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete;
c) l'individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici;
d) la descrizione degli assi strategici in materia di mobilità ferroviaria, con particolare riferimento a:
1) programmi di sicurezza e di resilienza delle infrastrutture, anche in ottemperanza di specifici obblighi di legge;
2) programmi di sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni con riferimento alla rete del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) di primo e secondo livello;
3) interventi prioritari sulle direttrici, nonché interventi prioritari da sottoporre a revisione progettuale;
4) attività relative al fondo per la progettazione degli interventi e le relative indicazioni di priorità strategica;
5) individuazione delle priorità strategiche relative ai collegamenti di ultimo miglio dei porti e degli aeroporti;
6) localizzazione degli interventi, con la specifica indicazione di quelli da realizzarsi nelle regioni del Mezzogiorno in conformità agli obbiettivi di cui all'articolo 7-bis, comma 2, del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243;
e) le linee strategiche delle sperimentazioni relative alle innovazioni tecnologiche e ambientali;
f) la ricognizione dei fabbisogni per la manutenzione e i servizi per l'infrastruttura ferroviaria;
g) le metodologie di valutazione degli investimenti, con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale e sociale e all'accessibilità per le persone con disabilità;
h) la definizione della strategia nazionale pluriennale di pianificazione degli investimenti infrastrutturali, recante delle priorità di investimento per la promozione del trasporto multimodale, anche finalizzato alla connessione delle principali aree industriali e dei nodi logistici alla rete di trasporto.

Come già ricordato, l'articolo 1, comma 7, del decreto legislativo n. 112 del 2015 prevede la trasmissione del DSPM entro il 31 marzo dell'anno di scadenza del contratto. Il documento in esame reca la data del 26 marzo 2026 ed è stato trasmesso alla Presidenza della Camera l'8 aprile 2026.

## Contenuto

Il Documento strategico pluriennale della mobilità trasmesso è articolato in quattro parti. Nel **Capitolo II** vengono sintetizzati gli **obiettivi conseguiti** e i **risultati raggiunt**i a seguito dell'attuazione delle linee strategiche del DSMF 2022 (oggi DSPM); nel **Capitolo III** sono introdotti gli **obiettivi** e le **azioni** della **strategia nazionale pluriennale di pianificazione dei trasporti multimodali**, alla luce delle **esigenze di mobilità**, in particolare **ferroviaria**, di persone e merci e la descrizione degli **assi strategici** della rete multimodale di trasporto, fra cui la rete ferroviaria; nel **Capitolo IV** vengono descritti l'attuale **Contratto di programma** 2022-2026 e l'aggiornamento 2025, con la **ricognizione dei fabbisogni** per gli investimenti ferroviari e per la manutenzione e i servizi e la **valutazione della *performance* del gestore** dell'infrastruttura ferroviaria; nel **Capitolo V** vengono illustrati i **programmi strategici di sviluppo della rete**, con l'indicazione degli **interventi prioritari**; infine, nel **Capitolo VI** è descritta la **metodologia di valutazione degli investimenti** *ex-ante*, *in itinere* ed *ex-post*, con particolare attenzione agli aspetti ambientali e sociali.

### *Capitolo II - Il documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci del 2022: stato di attuazione e obiettivi conseguiti*

Il **capitolo II** del DSPM 2026 ricostruisce lo **stato di attuazione del Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci del 2022**, evidenziando come le linee di *policy* allora definite

siano state orientate al rafforzamento della **ferrovia** quale **asse portante del sistema nazionale della mobilità**.

In particolare, il documento individua come direttrici prioritarie l'estensione delle linee **Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC)** verso nuovi bacini di domanda, il potenziamento degli accessi ai **valichi alpini**, il miglioramento dei collegamenti ferroviari con **porti** e **aeroporti**, l'aumento di capacità delle linee di adduzione ai principali nodi della rete, la creazione di nuovi **punti di accesso** e l'*upgrade* delle prestazioni dei **corridoi merci**. Il capitolo sottolinea, inoltre, che lo sviluppo di nuove **tecnologie** e l'adeguamento **infrastrutturale** stanno determinando un incremento progressivo della **capacità ferroviaria**, con effetti attesi in termini di maggiore regolarità del traffico, riduzione dei guasti e delle perturbazioni e miglioramento della **puntualità**.

Sotto il profilo **finanziario** e **realizzativo**, il capitolo evidenzia una **marcata accelerazione della spesa per investimenti** di **RFI**, attribuita in misura rilevante all'effetto propulsivo del **PNRR**, qualificato come fattore di impulso allo sviluppo infrastrutturale e tecnologico della rete. Il documento segnala che nel **2025** la spesa ha raggiunto il **massimo storico** di **11,6 miliardi di euro**, valore superiore del **43 per cento** rispetto alla fase di più intensa realizzazione della prima AV/AC **Torino-Milano-Napoli**. Nel periodo **2022-2025**, il **37 per cento** della spesa è stato destinato a **sicurezza**, **tecnologie** e mantenimento in efficienza della rete, mentre il restante **63 per cento** ha riguardato nuove opere di sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale e ad alta capacità, nonché nuovi punti di accesso. Parallelamente, il numero dei **cantieri attivi** è cresciuto da **1.000 nel 2023** a **1.250 nel 2025**, con riflessi inevitabili sulla disponibilità dell'infrastruttura. Il capitolo precisa, tuttavia, che i risultati più significativi del processo trasformativo sono attesi soprattutto **dalla scadenza del PNRR nel giugno 2026 e negli anni immediatamente successivi**, quando matureranno pienamente gli effetti degli investimenti in corso.

Quanto agli interventi concretamente attivati, il capitolo richiama una serie di **opere entrate in esercizio** nel **2025**, con distribuzione territoriale nazionale. Nel **Nord**, viene segnalato il nuovo tratto **Bivio Corvi-Bivio Polcevera** nel **nodo di Genova**, funzionale al quadruplicamento tra **Genova Voltri** e **Genova Sampierdarena** e destinato a integrarsi con il **Terzo Valico dei Giovi**. Nel **Centro**, sono richiamati il raddoppio **Bagni di Tivoli-Lunghezza** sulla **Roma-Pescara** e il raddoppio **Montecatini Terme-Pistoia** nell'ambito del potenziamento della **Pistoia-Lucca**. Nel **Mezzogiorno** e nelle **Isole**, il documento evidenzia l'attivazione della prima fase della tratta **Cancello-Frasso Telesino/Dugenta** sul nuovo itinerario **Napoli-Bari** e della tratta **Bicocca-Catenanuova** nel collegamento **Palermo-Catania**, considerate opere strategiche per l'aumento della **capacità**, la riduzione dei **tempi di percorrenza** e il rafforzamento della competitività del trasporto ferroviario

Il capitolo dà poi conto di numerosi ***upgrade* infrastrutturali** e **tecnologici** diffusi sull'intera rete. Fra gli esempi riportati figurano il potenziamento del sistema di distanziamento nel **nodo di Milano**, il nuovo capolinea **"5 Terre Express"** a **La Spezia Migliarina**, il completamento del raddoppio a nord di **Ortona**, il ripristino della **bretella di Sulmona**, nonché interventi su **Lecce**, sulla **rete sarda**, sulla **Bari-Taranto**, sulla **Bari-Bitritto** e sul **nodo di Napoli**.

Un focus specifico è dedicato all'attuazione del **Programma nazionale di implementazione ERTMS (European Railway Traffic Management System)**, indicato come asse strategico per l'**interoperabilità** e l'aumento delle prestazioni della rete. Tra le principali attivazioni sono richiamate l'entrata in esercizio nel **2022** del sistema **SCC-M con ERTMS Livello 2** e Blocco Radio sulla tratta **Arezzo Sud-Orvieto Sud** della Direttissima **Firenze-Roma**, l'**ERTMS** sulla **Chiasso-Monza**, sulle tratte **Vicenza-Padova** e **Brescia-Sommacampagna**, nonché sulla **Pavia-Voghera** nel **2025**.

Sotto il profilo della **sostenibilità** e dell'**accessibilità**, il capitolo rileva il completamento, tra il **2022** e il **2025**, dell'**elettrificazione** di circa **160 km di linee esistenti**, con riduzione delle tratte percorribili esclusivamente da convogli a trazione termica. Nello stesso orizzonte temporale si registra la soppressione di oltre **200 passaggi a livello** e l'attivazione di nuove **località di servizio** e **fermate**, finalizzate a migliorare l'accessibilità della rete. Tra queste sono richiamate, fra le altre, **Milano Tibaldi**, **Martinsicuro**, **Sulmona Santa Rufina**, **Agognate**, **Val d'Ala**, **Venezia Mestre Olimpia**, **Gazzera**, **Calliano**, **Tolentino Campus**, **Bari S. Rita**, **Bitritto**, **Bari Loseto**, **Palermo De Gasperi** e **Libertà**.

Parallelamente, il **Piano Integrato Stazioni** è presentato come strumento di qualificazione delle principali località di servizio, sulle quali insiste circa il **90 per cento del traffico passeggeri**, finalizzato a migliorare **accessibilità**, **informazione al pubblico**, **inclusione**, rimozione delle **barriere architettoniche**, funzionalità e decoro degli impianti. Tra gli interventi conclusi, il documento richiama stazioni ubicate in numerose regioni, tra cui **Piemonte**, **Liguria**, **Lombardia**, **Veneto**, **Toscana**, **Lazio**, **Abruzzo**, **Campania**, **Puglia**, **Sicilia** e **Sardegna**, confermando la diffusione territoriale del programma di riqualificazione.

In sintesi, il capitolo II presenta una **valutazione complessivamente positiva** dello stato di attuazione del documento strategico del 2022, mettendo in evidenza un ciclo di programmazione caratterizzato da **intensificazione della spesa, avanzamento dei cantieri, attivazione di opere prioritarie, sviluppo tecnologico e miglioramento dell'accessibilità**, pur rinviando alla **fase post-PNRR** la **piena misurazione degli effetti strutturali** sulla qualità e sulla capacità del sistema ferroviario.

### *Capitolo III - Indirizzi strategici in funzione delle esigenze di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia*

Il **capitolo III** definisce gli indirizzi strategici della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci nel quadro di una pianificazione **multimodale**, coerente con gli obiettivi europei e con il **Sistema nazionale integrato dei trasporti e della logistica (SNIT)**.

Il capitolo parte dalla constatazione che il sistema dei trasporti è stato profondamente ridefinito da tre fattori convergenti: pandemia, crisi energetico-geopolitica e transizione ecologica e digitale. In questo contesto, la **ferrovia** è qualificata come **infrastruttura cardine** del riequilibrio modale, non solo per migliorare i collegamenti, ma anche come piattaforma di accesso ai poli urbani, logistici e industriali. La pianificazione è inoltre collegata ai target europei di crescita del traffico ferroviario ad alta velocità e del traffico merci, nonché alla piena operatività della rete TEN-T nel medio-lungo periodo.

Sul piano degli **obiettivi strategici**, il documento individua come priorità: il rafforzamento della sicurezza e della resilienza climatica ed energetica dell'infrastruttura; l'ottimizzazione dei processi manutentivi; il completamento degli interventi avviati con il PNRR; il potenziamento delle reti regionali e dei nodi metropolitani; l'integrazione tra rete RFI e reti funzionalmente connesse; il miglioramento dei collegamenti di ultimo miglio verso porti, aeroporti, terminali merci e poli industriali; l'eliminazione dei colli di bottiglia; l'adeguamento della rete agli standard TEN-T e il completamento dei Corridoi europei; l'estensione dell'alta velocità; la valorizzazione delle stazioni come nodi intermodali e poli urbani; l'aumento di capacità nei grandi *hub* nazionali; il rafforzamento del coordinamento tra interventi infrastrutturali e pianificazione dell'offerta di servizio; il potenziamento della qualità del servizio e dell'accessibilità; l'implementazione generalizzata dell'ERTMS e, più in generale, la digitalizzazione dei processi di esercizio e gestione.

Per il comparto merci, la strategia si articola su quattro pilastri: *upgrade* infrastrutturale, rafforzamento dei corridoi merci (RFC), semplificazione normativa e digitalizzazione, nonché incentivi a favore di operatori e investimenti intermodali.

La sezione dedicata agli **assi strategici multimodali** (**III.2**) colloca la programmazione nazionale nel quadro della politica europea dei trasporti. Dopo la pandemia, l'Unione europea ha accentuato l'indirizzo verso una mobilità più resiliente, sostenibile e integrata, ponendo la ferrovia al centro della decarbonizzazione dei trasporti e del rafforzamento del mercato unico. In questo ambito assume rilievo il nuovo **Regolamento TEN-T (UE 2024/1679)**, che articola la rete su tre livelli — centrale, centrale estesa e globale — con scadenze di completamento al 2030, 2040 e 2050, e rafforza gli standard prestazionali relativi a interoperabilità, ERTMS, lunghezza dei treni merci, velocità dei servizi passeggeri, sagome e integrazione dei nodi logistici e aeroportuali. L'Italia è interessata da cinque dei nove corridoi europei e il capitolo richiama, fra gli interventi strategici, le grandi opere transfrontaliere come il Brennero e la Torino-Lione, oltre alla cooperazione con Svizzera e Slovenia.

In tale cornice si inserisce Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (**SNIT**), definito come l'insieme delle infrastrutture lineari e nodali di interesse nazionale e internazionale che costituiscono l'ossatura del sistema italiano dei trasporti passeggeri e merci.

Per la componente ferroviaria, lo SNIT di primo livello comprende 48 direttrici funzionali per circa **8.800 km**, pari al **44%** della rete nazionale; il secondo livello include le restanti linee, prevalentemente a supporto dei traffici locali e della distribuzione capillare.

Lo SNIT comprende inoltre rete stradale e autostradale, porti, aeroporti strategici, terminali intermodali e piattaforme logistiche, secondo una logica unitaria di mobilità e logistica multimodale.

La parte relativa alle **esigenze di mobilità** (**III.3**) evidenzia che, nel periodo 2019-2025, il sistema italiano è passato da una fase di espansione quantitativa della mobilità a una "nuova normalità" caratterizzata da volumi più stabili, distanze medie più brevi, maggiore prossimità degli spostamenti e trasformazione strutturale della domanda, anche per effetto dello *smart working* e dell'invecchiamento demografico. In questo scenario, l'auto privata mantiene un ruolo dominante, il trasporto pubblico recupera più lentamente, mentre la logistica consolida il proprio peso strategico. Per il 2024, il documento segnala che il trasporto ferroviario pesa per circa il **7%** dei passeggeri-km e per l'**11,4%** delle tonnellate-km domestiche, mentre la strada resta nettamente prevalente, soprattutto nel comparto merci.

Con riferimento specifico alla **domanda ferroviaria**, il capitolo documenta una forte ripresa post-pandemica dei segmenti di mercato e lunga percorrenza. I servizi ad Alta Velocità (AV), dopo il crollo del 2020-2021, risultano nel terzo trimestre 2025 sopra i livelli pre-pandemici; i servizi Intercity mostrano a loro volta una dinamica positiva, mentre il trasporto regionale permane sotto i livelli del 2019, segnalando una fragilità strutturale della domanda pendolare e di prossimità. Le proiezioni al 2035 confermano una maggiore dinamicità dell'Alta Velocità, una crescita più moderata dell'Intercity e una lieve contrazione strutturale del regionale. Il documento sottolinea, in chiave pianificatoria, che l'**offerta ferroviaria** è la leva direttamente controllabile più rilevante: investimenti in frequenze e capacità possono produrre effetti misurabili sulla domanda in tutti i segmenti.

Quanto all'**offerta di trasporto ferroviario**, il sistema italiano è descritto come una rete ad elevata capillarità territoriale, ampiamente elettrificata e tecnologicamente avanzata, ma ancora segnata da alcune criticità strutturali, quali una insufficiente capacità su direttrici fondamentali e nodi urbani, un gap modale nel comparto merci e la necessità di rafforzare l'integrazione intermodale. Le tratte maggiormente utilizzate sono ricondotte alle principali direttrici AV e convenzionali del Paese e ai grandi nodi metropolitani. Viene inoltre richiamata l'evoluzione della regolazione europea della capacità ferroviaria, che introdurrà una pianificazione strategica separata dall'allocazione, meccanismi competitivi in caso di conflitto e capacità salvaguardata per esigenze di breve termine, soprattutto per il traffico merci.

La sezione sull'**accessibilità dei territori al network ferroviario** evidenzia livelli di copertura territoriali elevati. Circa l'**80% della popolazione** può raggiungere una stazione servita da treni regionali entro 15 minuti e il **93%** entro 30 minuti; per i servizi di lunga percorrenza oltre metà della popolazione è entro 30 minuti da una stazione, mentre per l'Alta Velocità circa **30 milioni di persone** possono raggiungere una stazione entro 30 minuti. Il documento sottolinea inoltre la funzione urbana e territoriale delle stazioni: circa **15 milioni di persone** vivono o lavorano entro 1 km da una stazione e circa **30 milioni** entro 3 km; molte stazioni sono prossime a poli turistici, produttivi, universitari e sanitari. Ne deriva una concezione della stazione non solo come punto di imbarco, ma come **nodo di accessibilità e intermodalità** rilevante per la coesione territoriale.

Nel **focus sul sistema logistico nazionale**, il capitolo attribuisce alla ferrovia una funzione essenziale per la competitività del sistema produttivo e per lo *shift* modale delle merci. Il sistema logistico è descritto come basato su porti, terminali merci, interporti, piattaforme logistiche e aeroporti, la cui integrazione con la rete ferroviaria rappresenta un asse strategico. Il documento rileva la crescita dei traffici portuali, specie containerizzati e Ro-Ro, ma segnala persistenti criticità, tra cui prevalenza della strada nelle fasi di ingresso e uscita dai porti, colli di bottiglia infrastrutturali, capacità ferroviaria insufficiente in alcune aree e standard prestazionali non sempre allineati alla rete TEN-T. Per questo la strategia insiste sul potenziamento dell'**ultimo miglio ferroviario**, sull'adeguamento dei raccordi a standard europei, sulla digitalizzazione dei processi logistici, sulla condivisione dei dati e sul rafforzamento della resilienza climatica dei collegamenti ai nodi logistici. Il capitolo segnala anche la presenza di oltre **3.500 nodi logistici privati**, che richiedono una pianificazione coordinata delle connessioni alla rete ferroviaria nazionale.

Infine, la sezione sulla **liberalizzazione del servizio ferroviario passeggeri e merci** (**III.4**) ricostruisce l'evoluzione del quadro europeo, a partire dalla direttiva 91/440/CEE, che ha introdotto la separazione fra gestione dell'infrastruttura e gestione dei servizi di trasporto, fino ai quattro pacchetti ferroviari che hanno progressivamente aperto i mercati, rafforzato interoperabilità e sicurezza, potenziato il ruolo dell'ERA e imposto procedure competitive per i contratti di servizio pubblico. In Italia, l'apertura effettiva del mercato è fatta risalire al recepimento del primo pacchetto ferroviario, dapprima con il decreto legislativo n. 188 del 2003 e poi con il decreto legislativo n. 112 del 2015. Il primo segmento liberalizzato è stato il trasporto merci; in questo ambito il documento richiama la cosiddetta **"Norma Merci"**, qualificata come uno dei principali strumenti di sostegno del settore ferroviario merci nel contesto concorrenziale.

### *Capitolo IV - I contratti di programma: indirizzi strategici e fabbisogni*

Il **capitolo IV** ha la funzione di raccordare la strategia ferroviaria con gli strumenti attuativi e finanziari. In particolare, ricostruisce l'assetto vigente dei **Contratti di programma** tra Stato e gestore dell'infrastruttura, aggiorna il quadro delle risorse già contrattualizzate e individua i **fabbisogni residui** per investimenti, manutenzione e servizi, introducendo anche il tema della **valutazione della *performance* del gestore** mediante meccanismi di premialità e penalità.

Il capitolo ricorda che i rapporti tra lo Stato e **RFI** sono regolati dall'**Atto di concessione (n. 138 T del 31 ottobre 2000)** e dai **Contratti di programma**, ai sensi del d.lgs. n. 112/2015. Secondo l'Atto di concessione, RFI è responsabile della progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, incluse stazioni e dotazioni tecnologiche. Attraverso il

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 sviluppo dell'infrastruttura.

Dal 2013 il rapporto contrattuale è articolato in due atti distinti: il **Contratto per il servizio di disponibilità della rete (CdP-S)**, relativo alla disponibilità della rete e agli obblighi manutentivi e gestionali, e il **Contratto per la gestione degli investimenti (CdP-I)**, relativo allo sviluppo infrastrutturale e all'adeguamento tecnologico della rete ferroviaria. A questi si aggiunge un terzo contratto specifico per la **Torino-Lione** tra MIT, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.,FS e Tunnel Euralpin Lyon Turin S.A.S.

**CdP-Investimenti 2022-2026 e aggiornamento 2025**

Per la parte investimenti, l'**Aggiornamento 2025 del CdP-Investimenti 2022-2026**, in corso di perfezionamento, è presentato come l'atto di riferimento che integra in un quadro unitario risorse nazionali, PNRR e fonti europee.

Il documento segnala una logica programmatoria di medio periodo: il quadro finanziario è esposto per **portafoglio complessivo di opere e fabbisogni**, senza scomposizione annuale analitica.

Con l'aggiornamento 2025 risultano **contrattualizzate nuove risorse per 3,9 miliardi di euro**, di cui **2,2 miliardi non vincolati** destinati a prosecuzione delle opere in corso, copertura dei fabbisogni residui e maggiori oneri PNRR, e **1,7 miliardi vincolati** a interventi specifici; si registra inoltre un **definanziamento di 1,1 miliardi** derivante da disposizioni legislative. Le risorse sono orientate in via prioritaria a **sicurezza**, **sviluppo tecnologico**, **piano stazioni** e prosecuzione delle opere con obbligazioni già assunte.

Il **valore complessivo** del portafoglio progetti in corso e programmatico dell'aggiornamento 2025 del **CdP-Investimenti 2022-2026** si attesta a **294,2 miliardi di euro,** di cui **126,1 miliardi** di euro di opere in corso finanziate e **168,1 miliardi 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.

Tra gli stanziamenti specifici, il capitolo richiama **44,71 milioni di euro** per la voce "**Galleria di Base del Brennero – quota Italia**", finalizzati all'avvio dell'iter autorizzativo del quinto e penultimo lotto costruttivo della nuova linea di pianura. Più in generale, il DSPM sottolinea che negli ultimi cinque anni i CdP-Parte Investimenti hanno mobilitato circa **25 miliardi di euro**, accompagnando la fase espansiva del ciclo di investimenti ferroviari.

**CdP-Servizi 2022-2026 e aggiornamento 2025**

Il **CdP-Servizi 2022-2026** è stato approvato dal CIPESS nell'agosto 2022 e sottoscritto tra MIT e RFI nel dicembre 2022. Il contratto ha inizialmente recepito le risorse della legge di bilancio 2022: **5,1 miliardi di euro** per la **manutenzione straordinaria** e circa **1 miliardo di euro annuo** per gestione della rete e manutenzione ordinaria nel triennio 2022-2024. Nel corso della sua vigenza il contratto è stato aggiornato annualmente mediante **atti integrativi**.

Il **Terzo Atto Integrativo (aggiornamento 2025)**, sottoscritto il 26 giugno 2025 e perfezionato a settembre 2025, ha introdotto circa **1,6 miliardi di euro** per manutenzione straordinaria e circa **0,5 miliardi di euro** per le attività di gestione della rete. Per il 2025 viene indicato un valore programmatorio di **1.256 milioni di euro**, comprensivo di **100 milioni aggiuntivi** destinati al rafforzamento del presidio della rete, soprattutto nei nodi e nelle località strategiche, mediante potenziamento degli organici e riorganizzazione delle attività. L'aggiornamento 2025 introduce inoltre obblighi più stringenti di **rendicontazione** sugli interventi di manutenzione straordinaria nelle stazioni e sull'informativa tecnica relativa a gallerie e ponti.

Per l'annualità 2026, il capitolo segnala che il combinato disposto del **DL n. 156/2025** e della **legge di bilancio 2026** assicura **1,8 miliardi** più **3,6 miliardi** per la manutenzione straordinaria, consentendo la copertura integrale del 2026 e una copertura parziale del nuovo ciclo 2027-2031. Per il periodo 2027–2031, i **fabbisogni programmatici** sono stimati in circa **1,286 miliardi di euro annui** per le attività in conto esercizio (manutenzione ordinaria e gestione della rete) e **3,25 miliardi di euro annui** per la manutenzione straordinaria. Il documento evidenzia che tali esigenze derivano da una rete più estesa, più complessa dal punto di vista tecnologico e sottoposta a standard più elevati di sicurezza, resilienza e accessibilità.

**Il Contratto di programma MIT–TELT–FS per la Torino-Lione**

Una sezione specifica è dedicata al contratto di programma relativo alla **sezione transfrontaliera della Torino-Lione**. Il contratto ha orizzonte **2021-2029**; **TELT** è individuata quale promotore pubblico binazionale responsabile della realizzazione e, successivamente, della gestione dell'opera. Il cronoprogramma aggiornato nel 2024 fissa il costo dell'opera a **11,1 miliardi di euro a prezzi 2012** e colloca la messa in esercizio nel **2033**; contestualmente è stato avviato l'iter per l'aggiornamento del costo a vita intera dell'opera e del limite di spesa a carico dello Stato italiano.

Quanto ai fabbisogni residui, il capitolo quantifica **845,60 milioni di euro** per opere già autorizzate ma non ancora integralmente finanziate e **1.390,24 milioni di euro** per l'ultimo lotto costruttivo non ancora avviato. Viene inoltre precisato che, a conclusione dell'opera, TELT diverrà gestore sia della nuova tratta transfrontaliera sia della linea storica, con conseguente necessità di un ulteriore contratto di programma di parte servizi per cofinanziare la manutenzione delle due linee e gli interventi di ammodernamento.

***Performance* del gestore, premialità e penalità**

Il capitolo IV chiude con il tema della **misurazione della *performance*** del gestore dell'infrastruttura. Nei Contratti di programma devono essere definiti ambiti, modalità e quantificazione delle **penali** che che il MIT, in qualità di concedente, ha la facoltà di irrogare a RFI, in qualità di concessionaria, in caso di mancato raggiungimento delle *performance* fissate, sulla base di un confronto annuale tra target programmati e risultati conseguiti, fatti salvi i casi di forza maggiore o fatto del terzo.

Per il **CdP-Parte Servizi**, il monitoraggio avviene tramite il sistema di **"Qualità della Rete"**: se determinati gruppi di rete risultano disponibili a livelli inferiori rispetto a quelli contrattualizzati, e ciò è imputabile a RFI, si applicano penali.

Per il **CdP-Parte Investimenti**, l'articolo 8 del contratto 2022-2026 collega la *performance* alla capacità del gestore di pianificare e realizzare i **Progetti di Sviluppo** già entrati in fase realizzativa. La misurazione si fonda su un **indice sintetico di risultato**, costruito su quattro variabili: **costi complessivi**, **tempi complessivi**, **produzione nell'anno** e **attivazioni nell'anno**. Il sistema, dunque, introduce una forma di ***accountability* contrattuale** centrata non solo sull'assorbimento delle risorse, ma anche sugli esiti attuativi.

## *Capitolo V - I programmi e gli interventi strategici in materia di mobilità ferroviaria*

Il **Capitolo V** costituisce la **parte operativa** del Documento, che traduce gli indirizzi strategici generali in **programmi di intervento prioritari** sulla rete ferroviaria nazionale, articolati lungo otto assi: priorità degli investimenti, manutenzione e sicurezza, resilienza climatica, sviluppo tecnologico, accessibilità delle stazioni, logistica, innovazioni ambientali e progettazione dei nuovi interventi. L'impostazione complessiva è quella di una programmazione integrata, orientata non alla mera sommatoria di opere, ma alla massimizzazione dei benefici economici, sociali e ambientali del sistema nazionale dei trasporti e della logistica.

### V.1 – Priorità degli investimenti

Il capitolo chiarisce che la selezione delle priorità infrastrutturali deve avvenire mediante criteri **multidimensionali e multicriteriali**, coerenti con i più recenti approcci europei e internazionali di valutazione della sostenibilità. In questa logica, vengono individuate le principali **direttrici ferroviarie prioritarie** e i principali **nodi metropolitani**, con indicazione di costo, risorse disponibili e fabbisogno residuo. Per le direttrici prioritarie, il quadro complessivo vale **173,528 miliardi di euro di costo**, a fronte di **81,485 miliardi disponibili** e di un **fabbisogno residuo di 92,042 miliardi**; per i nodi metropolitani il totale è pari a **16,915 miliardi**, con **10,794 miliardi disponibili** e **6,121 miliardi di fabbisogno**. Le priorità riguardano, tra l'altro, i grandi assi AV/AC, i valichi alpini, le direttrici del Mezzogiorno, i collegamenti con Sicilia e Sardegna e i grandi hub urbani come Milano, Roma, Bologna e Firenze.

### V.2 – Manutenzione e adeguamento ai nuovi standard di sicurezza

La manutenzione è qualificata come uno dei pilastri della sicurezza e dell'affidabilità del sistema ferroviario. RFI gestisce circa **16.800 km di linee** (circa **24.700 km di binario**), oltre il **70% delle quali elettrificate**; la manutenzione riguarda l'intero complesso degli asset fisici e tecnologici della rete, dalle opere civili all'armamento, dal segnalamento alla trazione elettrica. Il capitolo evidenzia che, nel ciclo 2022-2026, le tensioni inflazionistiche e l'ampliamento delle attività hanno comportato l'aggiornamento del livello annuo della manutenzione straordinaria da **2,2 a circa 2,9 miliardi di euro**. Sul piano tecnico-organizzativo, il documento indica come obiettivo il passaggio da una manutenzione tradizionale a un modello **predittivo**, basato su sensoristica avanzata, monitoraggio continuo, diagnostica mobile e fissa, analisi dati e algoritmi di IA. In questa cornice si collocano le ***Control Room*** manutentive, il ***Maintenance Web Portal*** e l'uso di strumenti di *troubleshooting* e diagnostica predittiva per ridurre guasti, tempi di fermo e costi di esercizio.

### V.3 – Resilienza al cambiamento climatico

Il capitolo dedica una sezione specifica all'adeguamento della rete agli effetti del **cambiamento climatico**. L'approccio metodologico descritto si basa sull'identificazione dei principali ***hazard* climatici**, sulla valutazione della **sensibilità** e della **esposizione** delle infrastrutture e sull'uso di scenari climatici evolutivi (RCP). Il lavoro svolto con RFI e ANAS ha già consentito di definire una metodologia comune per l'analisi delle vulnerabilità; le analisi in corso dovranno ora supportare la selezione delle priorità di intervento per la resilienza della rete e l'eventuale accesso a finanziamenti europei dedicati. La sezione, dunque, non elenca solo opere, ma costruisce un quadro tecnico per integrare stabilmente la variabile climatica nella programmazione ferroviaria.

**V.4 – Sviluppo tecnologico**

Il capitolo sottolinea che la rete ferroviaria nazionale ha attraversato negli ultimi vent'anni un forte processo di modernizzazione e che, per il prossimo ciclo, la priorità è il **rinnovo del segnalamento**, a fronte della crescente obsolescenza di una parte degli impianti. In particolare, il DSPM indica come cardini tecnologici l'estensione di sistemi quali **ACC, ACCM ed ERTMS**, anche in relazione alla capacità delle imprese ferroviarie di adeguare il materiale rotabile. La modernizzazione riguarda l'intero sottosistema di comando, controllo e segnalamento e mira a migliorare capacità, regolarità e sicurezza della circolazione, nonché la qualità manutentiva grazie a sistemi on condition e piattaforme digitali di diagnosi e pianificazione. Nella stessa linea si collocano il rafforzamento delle reti dati e in fibra, l'evoluzione della telefonia di servizio verso soluzioni centralizzate IP/VoIP, il rafforzamento della cybersicurezza e dei sistemi di monitoraggio infrastrutturale. In questo quadro, particolare rilievo assume il ***Digital Twin*** **dell'infrastruttura ferroviaria**, concepito come ecosistema digitale integrato capace di correlare modelli informativi, dati diagnostici e sensoristica di campo per supportare decisioni predittive, ridurre i guasti e migliorare la disponibilità della rete.

**V.5 – Accessibilità intermodale delle stazioni**

In questa sezione il DSPM attribuisce alle stazioni una funzione non solo ferroviaria ma di **nodo intermodale territoriale**. RFI è impegnata nell'attuazione del **Piano Integrato Stazioni (PIS)**, finalizzato al rinnovamento e alla riqualificazione delle stazioni, con particolare attenzione a fruibilità, funzionalità, intermodalità e abbattimento delle barriere architettoniche. Il piano interessa prioritariamente **oltre 600 stazioni**, nelle quali transita più del **90% degli utenti del trasporto ferroviario**, ma si estende anche a stazioni minori strategiche per il contesto territoriale. Accanto al PIS, il capitolo richiama gli interventi per hub e linee metropolitane e il programma, sviluppato con Regioni e autonomie locali, per migliorare l'accessibilità fisica e intermodale di un numero molto più ampio di impianti, con priorità ai percorsi privi di ostacoli e al miglior raccordo con i sistemi di trasporto urbano e locale.

**V.6 – Sviluppo della logistica**

Questa sezione estende la pianificazione ferroviaria alla dimensione logistica e intermodale, con particolare attenzione ai collegamenti di **ultimo e penultimo miglio** verso porti, terminali merci, raccordi industriali e aeroporti.

Per i **porti**, il documento prevede il potenziamento dei collegamenti ferroviari esistenti in scali come Trieste, Genova, Gioia Tauro, Ravenna, Venezia, Vado Ligure, Taranto e Brindisi, nonché un nuovo collegamento ferroviario con il porto di Augusta.

Per i **terminali**, gli interventi riguardano l'allungamento dei binari a standard europei, il rinnovo tecnologico, la riqualificazione dei raccordi industriali, lo sviluppo di piattaforme logistiche integrate e la digitalizzazione dei processi operativi.

Per gli **aeroporti**, il DSPM prevede il rafforzamento delle connessioni ferroviarie dirette, l'adeguamento delle stazioni aeroportuali e una migliore integrazione tra servizi regionali, metropolitani e AV; sono richiamati, tra gli altri, interventi su Bergamo, Bolzano, Brindisi, Firenze, Genova, Olbia, Perugia, Salerno, Trapani e Venezia. La logica di fondo è quella di fare della rete ferroviaria il vettore di integrazione dell'intera catena logistica nazionale, con particolare attenzione anche al Mezzogiorno.

**V.7 – Sperimentazioni relative alle innovazioni ambientali**

Qui il documento collega la pianificazione ferroviaria alla transizione energetica e alla riduzione delle emissioni del settore trasporti. Il quadro di riferimento è quello del *Green Deal* europeo, degli obiettivi climatici al 2030 e 2050 e del PNIEC nazionale. In questo contesto, il capitolo individua come prioritaria la progressiva uscita dalla **trazione fossile** sulle linee non elettrificate e la sperimentazione di soluzioni alternative. Tra queste, il documento richiama sia vettori energetici innovativi, sia l'impiego di **biocarburanti/HVO** come soluzione ponte per ridurre l'impatto emissivo dei mezzi ferroviari diesel senza modifiche rilevanti al materiale rotabile. La sezione ha quindi una funzione di indirizzo, non definendo ancora un programma massivo di sostituzione tecnologica, ma orientando le future scelte verso soluzioni a minore intensità carbonica e maggiore resilienza energetica.

**V.8 – Progettazione dei nuovi interventi**

L'ultima sezione collega il programma degli investimenti alla riforma del ciclo progettuale introdotta dal nuovo Codice dei contratti pubblici. Il capitolo richiama la semplificazione dei livelli di progettazione, oggi articolati essenzialmente in **PFTE** e **progetto esecutivo**, e valorizza il ruolo delle analisi preliminari di prefattibilità e del **Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DocFAP)**. Il punto sostanziale è che la qualità progettuale diventa una condizione essenziale per accelerare l'attuazione degli interventi, ridurre i rischi autorizzativi e migliorare la selettività degli investimenti, in coerenza con le priorità strategiche definite nelle sezioni precedenti.

### *Capitolo VI - Le metodologie di valutazione degli investimenti ex-ante, in itinere ed ex-post*

Il **capitolo VI** definisce il **quadro metodologico unitario di valutazione degli investimenti ferroviari** da applicare al prossimo **Contratto di Programma 2027-2031**, articolandolo nelle tre fasi ***ex-ante, in itinere ed ex-post***. L'impostazione è finalizzata a rafforzare la qualità della spesa pubblica, assicurando coerenza tra programmazione, progettazione, attuazione e misurazione degli effetti, con particolare attenzione ai profili di **sostenibilità ambientale, sociale e di *governance***.

Sul piano delle fonti, il capitolo richiama un impianto multilivello: le guide della Commissione europea sulla valutazione economica dei progetti d'investimento, le **Linee guida MIT del 2017** sulla valutazione delle opere pubbliche, le **Linee guida operative ferroviarie del 2021**, il **D.Lgs. 228/2011** e il **Codice dei contratti pubblici** di cui al **D.Lgs. 36/2023**. La valutazione *ex-ante* è quindi presentata come un obbligo strutturale del ciclo decisionale e non come un adempimento meramente formale.

**Quanto alla valutazione *ex-ante***, il capitolo chiarisce che essa deve servire a selezionare la soluzione progettuale ottimale secondo criteri di appropriatezza e proporzionalità, definendo correttamente il perimetro del progetto e confrontando l'intervento con uno scenario controfattuale credibile. In tale prospettiva, il documento distingue tra scenario **"senza progetto"**, scenario ***Business As Usual*** e scenario **do-minimum**, da scegliere caso per caso in base alla soluzione più realistica.

Dal punto di vista degli strumenti, l'**Analisi Costi-Benefici (ACB/CBA)** è indicata come metodo preferenziale, ma il capitolo precisa che non costituisce l'unico strumento utilizzabile. In presenza di progetti semplici, di dati limitati o di alternative omogenee rispetto al risultato atteso, possono essere impiegate anche **analisi costi-efficacia (CEA)**, **Life Cycle Assessment (LCA)** e **analisi multicriteri (MCA)**; resta però fermo che, una volta individuata l'opzione preferibile, essa debba essere verificata con una CBA quando applicabile.

Il capitolo attribuisce inoltre un rilievo specifico ai criteri **ESG** della valutazione. Le linee guida ferroviarie del 2021 incorporano infatti il **Regolamento UE sulla Tassonomia**, il principio **DNSH (*Do No Significant Harm*)** e una batteria di criteri per apprezzare la sostenibilità sociale e di *governance* delle opere. In questo quadro, RFI ha sviluppato metodologie per stimare gli impatti indiretti dei progetti su variabili quali **accessibilità, equità territoriale, competitività dei territori, PIL e occupazione**.

Sotto il profilo procedurale, la valutazione *ex-ante* viene collegata alla nuova sequenza progettuale del Codice dei contratti: il confronto tra alternative si colloca in primo luogo nel **DOCFAP**, mentre in sede di **PFTE** l'analisi economica deve essere aggiornata sulla base di una quantificazione più precisa dei costi e delle caratteristiche funzionali dell'opera. Il messaggio di fondo è che la valutazione deve accompagnare l'intero approfondimento progettuale, progressivamente, fino alla scelta definitiva.

**La valutazione *in itinere*** è definita come attività integrata di **monitoraggio e controllo** che accompagna l'attuazione dell'investimento dalla consegna dei lavori alla conclusione dell'opera. Il suo scopo non è più scegliere tra alternative, ma verificare la coerenza tra quanto realizzato e quanto programmato, rispetto a **obiettivi, tempi e costi**, così da intercettare tempestivamente eventuali criticità e attivare misure correttive.

Gli elementi operativi della valutazione in itinere sono tre. Primo, il **monitoraggio fisico e procedurale**, che misura l'avanzamento dei lavori rispetto al cronoprogramma e agli *output* attesi. Secondo, il **monitoraggio finanziario**, che verifica la coerenza tra avanzamento fisico, spesa sostenuta e quadro economico, anche attraverso la tracciabilità garantita dal **CUP**. Terzo, l'**analisi degli scostamenti**, che confronta i consuntivi con la baseline di progetto e supporta decisioni di riallineamento, riformulazione o, nei casi più gravi, sospensione dell'intervento. Per opere complesse o finanziate con risorse rilevanti, come quelle PNRR, il documento ammette l'uso di tecniche avanzate di project management, in particolare ***Earned Value Management*** **(EVM)**.

Il capitolo chiarisce, in termini molto netti, la funzione sistemica di questa fase: se la valutazione *ex-ante* serve a decidere **"se e come fare"**, quella *in itinere* serve a garantire che l'intervento **"si stia facendo come deciso"**. I relativi esiti confluiscono nei rapporti annuali di esecuzione e nei sistemi informativi ministeriali, alimentando la *governance* complessiva del piano degli investimenti.

**La valutazione *ex-post***, infine, è presentata come attività sistematica di misurazione degli impatti delle opere realizzate, ai sensi del **DPCM 3 agosto 2012** e del **D.Lgs. 228/2011**, con l'obiettivo di migliorare sia il processo valutativo sia la successiva programmazione degli investimenti pubblici. L'oggetto della valutazione è normalmente la singola opera, ma può estendersi anche a gruppi di opere omogenee per profilo funzionale, territoriale o settoriale.

Dal punto di vista metodologico, il capitolo distingue quattro livelli di analisi: **verifica della realizzazione** (fisica, finanziaria e procedurale), **verifica dei risultati** in termini di funzionalità e servizio reso, **valutazione degli impatti** diretti e indiretti rispetto a quelli stimati ex-ante, e **ripetizione della valutazione *ex-ante***, per confrontare costi e benefici attesi con quelli effettivamente registrati e, se necessario, correggere le metodologie utilizzate.

L'*output* minimo della valutazione *ex-post* deve comprendere: **indicatori di risultato e di impatto**; analisi degli scostamenti rispetto alle previsioni *ex-ante*; confronto con ***benchmark* nazionali**; esame del processo attuativo e delle criticità procedurali; esiti della riedizione della **CBA** o della **CEA**. La finalità ultima è retroagire sul sistema, migliorando le future analisi della domanda, le metodologie costi-benefici e l'analisi del rischio, nonché orientando i successivi documenti programmatici.





| | | | |
|---|---|---|---|
| Senato | Servizio Studi del Senato | Studi1@senato.it - 066706-2451 | 𝕏 SR_Studi |
| Camera | Servizio Studi<br>Dipartimento Trasporti | st_trasporti@camera.it - 066760-2614 | 𝕏 CD_trasporti |



La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.
TR0237