



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

Dieci anni per trasformare l'Italia

Una visione per il futuro di infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti

Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente

Presentazione dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2022

23 maggio 2022

L'Allegato Infrastrutture al DEF 2022



Descrive le scelte del Governo in materia di infrastrutture, mobilità e logistica alla luce del nuovo quadro concettuale e degli obiettivi perseguiti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims), anche alla luce del PNRR e del PNC.

Definisce la selezione delle opere prioritarie per lo sviluppo del Paese, anche anticipando la strategia di lungo periodo contenuta del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) attualmente in preparazione, in un'ottica di sviluppo sostenibile.

Illustra la visione perseguita dal Governo basata su riforme, investimenti (quasi 300 miliardi di euro) e pianificazioni per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, stradali, logistiche, portuali, aeroportuali, idriche, per la mobilità urbana e ciclistica, e per l'edilizia residenziale pubblica.

Macrotrend, strategie e strumenti per trasformare l'Italia

STRATEGIE

AGENDA 2030 DELL'ONU



GREEN DEAL EUROPEO



STRUMENTI

PNRR

2021-2026

FONDI STRUTTURALI

2021-2027

FONDO SVILUPPO E COESIONE

2021-27

FONDI DI BILANCIO ORDINARI



TRANSIZIONE ECOLOGICA



TRASFORMAZIONE DIGITALE

MACROTREND

Obiettivi e strumenti

L'impegno del Mims per infrastrutture e mobilità sostenibili

OBIETTIVI



Transizione ecologica e digitale



Competitività delle imprese



Sicurezza e benessere delle persone



Riduzione delle disuguaglianze

tra Nord e Sud, tra aree metropolitane e aree interne, tra centri e periferie delle città e tra i diversi gruppi socio-economici

STRUMENTI



Nuove infrastrutture interconnesse e resilienti
per una mobilità sostenibile delle persone e delle merci



Riforme per lo sviluppo della logistica
all'insegna della semplificazione, della digitalizzazione e della transizione ecologica



Investimenti per la rigenerazione urbana
e la transizione ecologica degli edifici pubblici



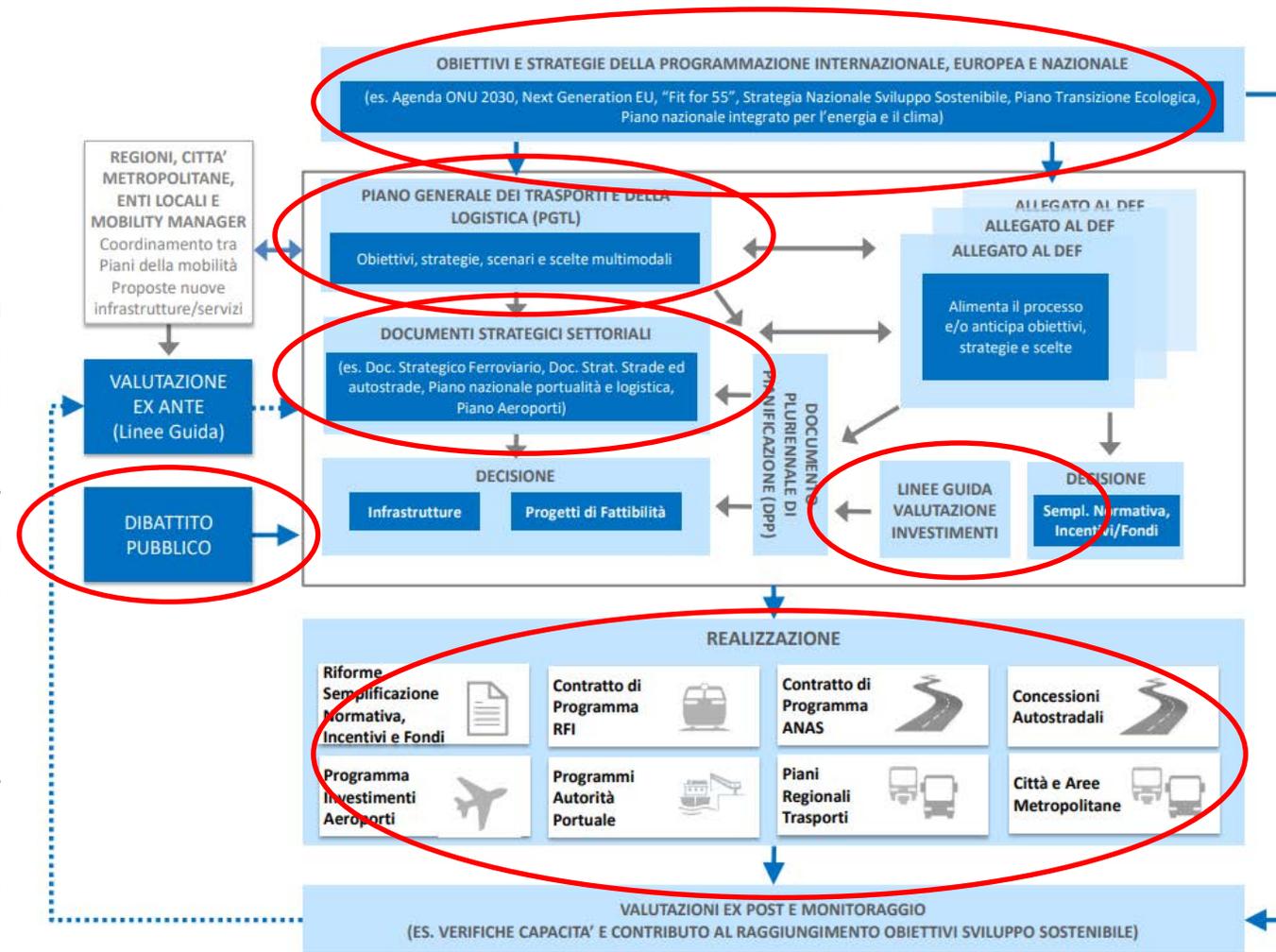
Potenziamento delle infrastrutture idriche
per mettere in sicurezza il Paese rispetto al cambiamento climatico

Il nuovo approccio dell'Allegato Infrastrutture: il "Piano processo"

Le novità introdotte per una migliore programmazione

Un approccio dinamico che prevede aggiornamenti, approfondimenti e decisioni in fasi successive:

- il **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)** definisce obiettivi, strategie ed azioni multisettoriali di lungo periodo;
- il **Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP)** definisce la programmazione e selezione delle opere nel rispetto dei vincoli di spesa e in coerenza con gli obiettivi e le strategie del PGTL;
- l'**Allegato al DEF** è il documento programmatico che, anno per anno, alimenta l'intero processo di pianificazione: anticipa alcune decisioni in attesa del PGTL e DPP, dettaglia/modifica alcune scelte prioritarie, aggiorna obiettivi e strategie generali;
- possibilità di revisione delle scelte (*project review*) in funzione di mutate condizioni di contesto;
- **valutazioni ex ante** (linee guida) **ed ex post** (monitoraggio) per scelte più razionali e per il raggiungimento degli obiettivi;
- **coinvolgimento di Regioni, Enti locali, associazioni imprenditoriali, organizzazioni sindacali e società civile** nel processo di pianificazione.



Il nuovo approccio dell'Allegato Infrastrutture: il “Piano processo”

Le ulteriori novità che guidano il “Piano processo” per una migliore programmazione

SOSTENIBILITÀ E RIDUZIONE DELLE DISUGUAGLIANZE INTEGRATE NELLA PIANIFICAZIONE



- **Fondo perequativo infrastrutturale**, ricognizione delle infrastrutture per la ripartizione di 4,6 mld € per gli anni 2022- 2033
- **Linee Guida per la scelta degli investimenti** ferroviari, stradali, idrici, ecc.
- **Linee Guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica** per l'affidamento di contratti pubblici di PNRR e PNC

ANALISI ED EVIDENZE PER ALIMENTARE IL PROCESSO DECISIONALE



- **Commissioni tematiche** composte da esperti per alimentare il processo di pianificazione e programmazione
- **Struttura tecnica per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture (STEMI)** per supportare le scelte relative agli investimenti nei settori di competenza del Mims
- **Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI)** per contribuire al rafforzamento dei modelli di valutazione e pianificazione

COINVOLGIMENTO DEI PORTATORI D'INTERESSE NELLA PROGRAMMAZIONE E REALIZZAZIONE DELLE OPERE



- **Incontri periodici con i Presidenti delle Regioni e i Sindaci delle Città Metropolitane** per assicurare il coordinamento della programmazione nazionale con quella regionale e locale
- **Consulta degli stakeholder** per l'elaborazione di proposte e indirizzi, l'aggiornamento e la condivisione della valutazione d'impatto delle politiche e degli interventi del Ministero
- **Dibattito Pubblico per le grandi opere** con la supervisione della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico (CNDP)

Coerenza e integrazione tra i piani settoriali

Gli strumenti di pianificazione considerati per definire interventi e programmi prioritari



FONTI FINANZIARIE

- Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)
- Piano Nazionale Complementare (PNC)
- Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2021-2027
- Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020
- Legge di bilancio 2022
- Altro



PIANI SETTORIALI COMPLETATI O IN ELABORAZIONE

Ferrovie

- ✓ Documento strategico della mobilità ferroviaria
- ✓ Contratto di programma (CdP) RFI 2022-2026

Strade

- ✓ Piano per la sicurezza stradale 2030
- ✓ Documento strategico della mobilità stradale
- ✓ Contratto di programma (CdP) ANAS 2022-2026

Trasporto aereo

- ✓ Piano nazionale degli aeroporti (con ENAC)

Mobilità sostenibile

- ✓ Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS)
- ✓ Piano generale della mobilità ciclistica

Infrastrutture idriche

- ✓ Piano nazionale degli interventi per le infrastrutture la sicurezza del settore idrico

Portualità e logistica

- ✓ Piano per i mezzi di Capitanerie di Porto/Guardia Costiera
- ✓ Programma nazionale della sicurezza marittima
- ✓ Piano strategico nazionale della portualità e della logistica
- ✓ Piano Nazionale del *Cold Ironing*
- ✓ Piani di gestione dello spazio marittimo

Riforme per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali

Le **riforme previste dal PNRR**, le cui scadenze sono principalmente concentrate nei primi anni del piano (cinque nel 2021, quattro nel 2022 e una nel 2024) hanno l'obiettivo di **semplificare le procedure e accelerare la pianificazione, valutazione e implementazione degli investimenti infrastrutturali**. In particolare, il Mims è responsabile di 57 tra traguardi e obiettivi, di cui 47 per investimenti e **10 per riforme**.

RIFORME 2021

- ✓ Valutazione dei progetti nel settore dei **systemi di TPL - impianti fissi e TRM** — Accelerazione iter di valutazione progetti; eliminazione duplicazioni amministrative.
- ✓ Riforma dell'**iter approvativo del Contratto di Programma** tra Mims e RFI — Riduzione tempi di approvazione da 24 a 8 mesi; miglioramento indirizzo strategico; eliminazione duplicazioni amministrative.
- ✓ Accelerazione dell'**iter autorizzativo dei progetti ferroviari** — Riduzione tempi autorizzativi per tutti i progetti ferroviari da 11 a 6 mesi.
- ✓ **Trasferimento titolarità ponti e viadotti** delle strade di secondo livello ai titolari delle strade di primo livello — Trasferimento obblighi manutentivi dagli Enti Locali ad ANAS e concessionari autostradali.
- ✓ Linee guida per **classificazione, valutazione e monitoraggio di rischio e sicurezza ponti** — Estensione delle Linee Guida per la sicurezza dei ponti e viadotti all'intera rete viaria nazionale (compresi gli Enti Locali).

RIFORME 2022

- ✓ Semplificazione normativa e rafforzamento della **governance per la realizzazione di investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico** — Semplificazione normativa e accelerazione investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico; rafforzamento della governance e miglioramento della gestione del sistema.
- ✓ Semplificazione delle procedure per il processo di **pianificazione strategica in ambito portuale** — Semplificazione procedure di pianificazione strategica.
- ✓ Aggiudicazione competitiva delle **concessioni nelle aree portuali** — Garantire un'aggiudicazione maggiormente competitiva delle concessioni nelle aree portuali; definire la durata delle nuove concessioni; i poteri di supervisione e controllo, le modalità di rinnovo, ecc.
- ✓ Semplificazione delle procedure di **autorizzazione per gli impianti di "Cold Ironing"** — Semplificazione processi autorizzativi per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio.

Obiettivi e risultati delle riforme

Piani, investimenti e riforme per trasformare l'Italia

Un quadro complessivo

	LOGISTICA E MOBILITÀ SOSTENIBILE						ABITARE SOSTENIBILE	RISORSE IDRICHE
	SETTORE FERROVIARIO	SETTORE STRADALE	LOGISTICA E PORTUALITÀ	TRASPORTO AEREO	MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE	MOBILITÀ CICLISTICA		
PIANI	Documento strategico	Documento strategico	Piano strategico nazionale della portualità e della logistica	Piano nazionale degli aeroporti	Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile	Piano generale della mobilità ciclistica	Programma innovativo nazionale qualità dell'abitare	Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico
		Piano nazionale sicurezza stradale 2030	Piano del cold ironing				Programma "Sicuro, verde e sociale: riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica"	
	Contratto di Programma con RFI	Contratto di Programma con Anas	Programma nazionale della sicurezza marittima			Piani urbani della mobilità sostenibile (locali)	Biciplan (locali)	
		Piani di gestione dello spazio marittimo						
FINANZIAMENTI								
PNRR	X			X	X	X	X	X
PNC	X	X	X		X			
LDB	X	X	X		X	X	X	X
FSC	X	X	X		X	X		X
ALTRO	X	X	X	X	X	X	X	X
RIFORME								
RIFORME ADOTTATE E IN ITINERE	Velocizzazione procedure amministrative per approvare il Contratto di Programma con RFI e i progetti ferroviari (2021)	Trasferimento della titolarità di ponti e viadotti ai titolari delle strade di primo livello (2021); Nuove Linee guida per la gestione del rischio e il monitoraggio dei ponti esistenti (2021); Modifiche al Codice della Strada (2021)	Semplificazione iter approvativo della pianificazione strategica della portualità e nuovi procedimenti autorizzativi per le concessioni (2022); Regolamento Sportello unico doganale e dei controlli (2021); Velocizzazione iter approvativo infrastrutture cold ironing (2022)		Velocizzazione procedure amministrative per l'approvazione dei progetti TRM (2021)		Legge sulla rigenerazione urbana (2022)	Riforma del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (2022)

Gli interventi e i programmi prioritari

Obiettivi per settore

SETTORE	OBIETTIVI
 Infrastrutture ferroviarie	<ul style="list-style-type: none">• Potenziamento dei servizi passeggeri a lunga percorrenza• Integrazione e potenziamento delle linee dedicate al trasporto regionale• Sviluppo del traffico merci, anche al fine di ridurre le emissioni di gas climalteranti e delle sostanze inquinanti• Interconnessione con i porti, gli aeroporti e gli interporti• Integrazione con le altre modalità di trasporto (auto, mobilità dolce, ecc.)
 Infrastrutture stradali	<ul style="list-style-type: none">• Messa in sicurezza• Potenziamento tecnologico e digitale• Valorizzazione del patrimonio esistente anche nell'ottica della transizione ecologica• Riduzione dell'incidentalità• Decongestionamento delle tratte metropolitane, extraurbane e autostradali• Integrazione della rete disponibile con quella dedicata alla mobilità ciclistica
 Portualità e logistica	<ul style="list-style-type: none">• Potenziamento delle infrastrutture portuali e retroportuali• Trasformazione in senso ecologico (<i>Cold Ironing</i>, comunità energetiche, ecc.)• Interconnessione ferroviaria e stradale
 Nodi aeroportuali	<ul style="list-style-type: none">• Interconnessione degli aeroporti con le reti di trasporto (ferrovie, strade, ciclovie, ecc.)• Digitalizzazione e potenziamento delle opportunità di traffico aereo• Transizione ecologica delle strutture aeroportuali

Gli interventi e i programmi prioritari

Obiettivi per settore

SETTORE	OBIETTIVI
 Mobilità sostenibile urbana e turistica	<ul style="list-style-type: none">• Rafforzamento del trasporto pubblico locale• Rinnovo del materiale rotabile in senso ecologico• Sviluppo della mobilità ciclistica• Accompagnamento dei cambiamenti nelle preferenze e nelle abitudini delle persone a favore delle diverse forme di mobilità dolce• Sviluppo delle reti ciclabili urbane e delle ciclovie turistiche
 Infrastrutture idriche	<ul style="list-style-type: none">• Aumento dell'efficienza e della resilienza al cambiamento climatico delle infrastrutture idriche• Programma straordinario di manutenzione degli impianti esistenti• Completamento dei sistemi idrici ancora incompiuti, soprattutto nel Mezzogiorno• Aumento della risorsa disponibile di quasi 700 milioni di m³ da destinare all'uso irriguo, potabile, idroelettrico e di protezione dei territori a valle
 Edilizia pubblica sostenibile	<ul style="list-style-type: none">• Miglioramento della qualità dell'abitare• Aumento delle superfici residenziali (450.000 mq)• Efficientamento energetico e adeguamento sismico delle strutture esistenti• Interventi per l'edilizia giudiziaria e penitenziaria, per ridurre l'affollamento nelle carceri

Risorse per investimenti prioritari e fabbisogno residuo



Investimenti prioritari nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)



Investimenti in infrastrutture idriche



Investimenti per l'edilizia sostenibile

Totale investimenti Mims



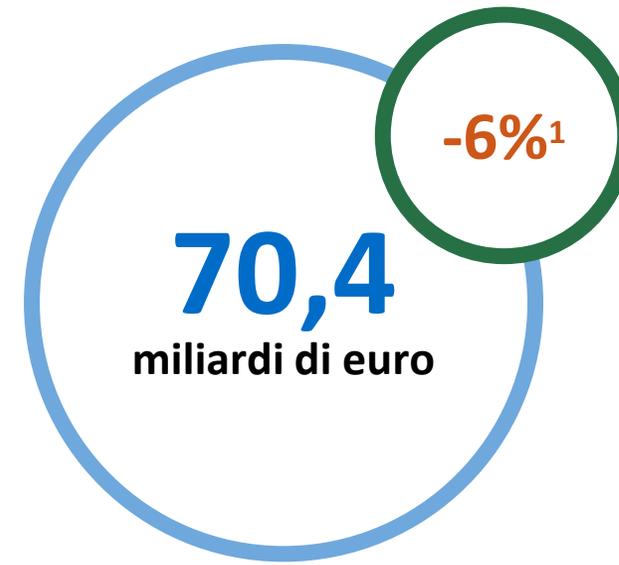
Nota: i valori riportati per gli investimenti del capitolo III dell'allegato infrastrutture al DEF non tengono conto, al momento, degli incrementi dovuti all'aumento dei prezzi dei materiali da costruzione su cui il Governo è intervenuto anche di recente. I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali.

Risorse per investimenti prioritari e fabbisogno residuo

Aumento delle risorse per investimenti prioritari SNIT e riduzione del fabbisogno residuo rispetto al 2021



Aumento del valore economico complessivo degli investimenti

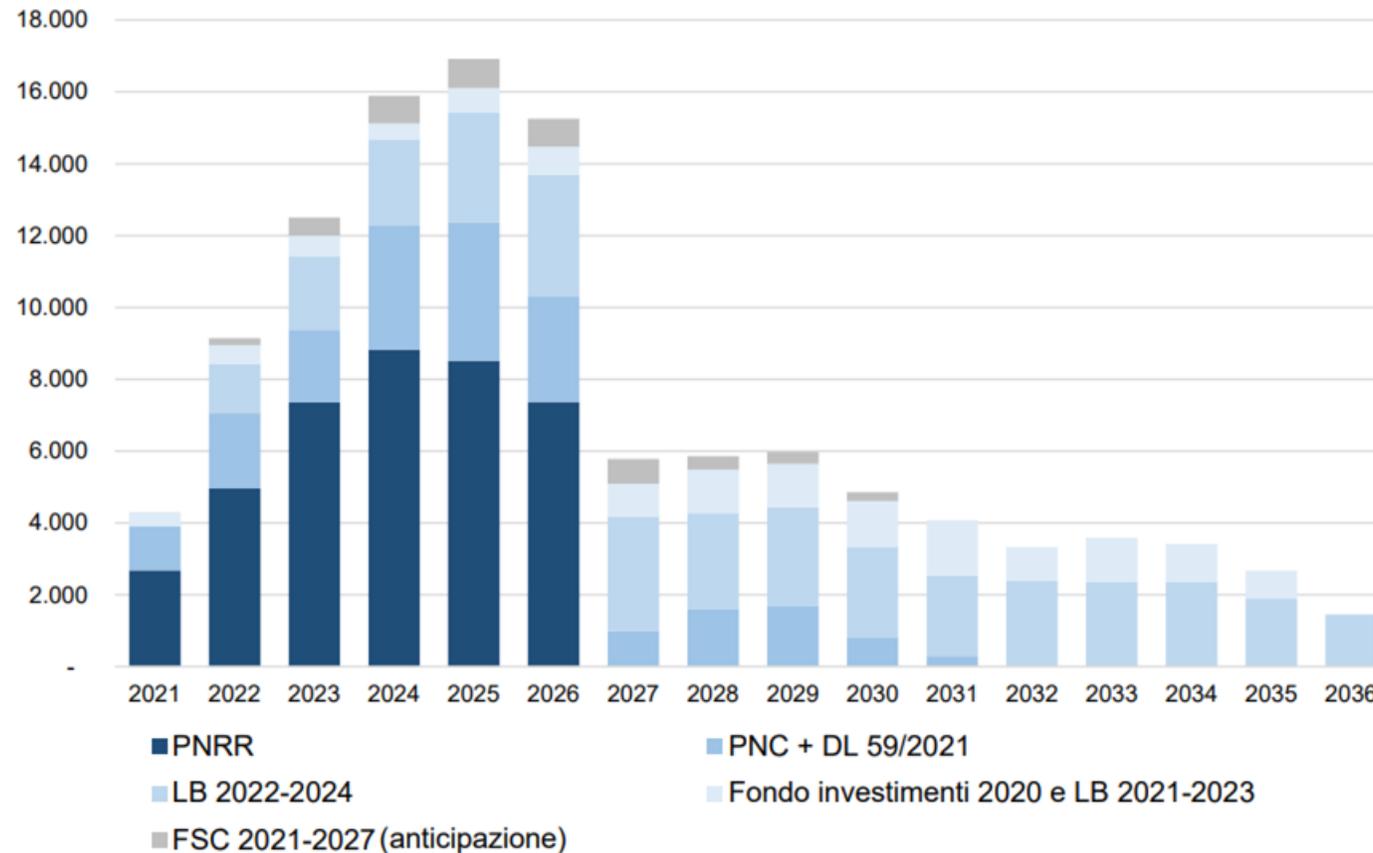


Riduzione del fabbisogno residuo

¹ rispetto ad agosto 2021.

Nota: i valori riportati per gli investimenti del capitolo III dell'allegato infrastrutture al DEF non tengono conto, al momento, degli incrementi dovuti all'aumento dei prezzi dei materiali da costruzione su cui il Governo è intervenuto anche di recente.

Il profilo temporale degli investimenti in infrastrutture e mobilità



Risorse in conto capitale di competenza del Mims definite negli ultimi due anni e relative al periodo 2021-2036 che, seppur non tenendo in conto delle risorse allocate negli anni precedenti, contribuiscono largamente a delineare il quadro della programmazione del Mims per il prossimo decennio.

L'impegno per il Mezzogiorno

L'impegno del Mims nel Mezzogiorno ha l'obiettivo di ridurre le disuguaglianze territoriali e sociali del nostro Paese attraverso un robusto riequilibrio delle dotazioni infrastrutturali e dei servizi offerti a cittadini e imprese nelle Regioni del Sud.

INVESTIMENTI PNRR E PNC

Il Mims, facendo propri gli obiettivi di coesione territoriale e riduzione delle disuguaglianze previsti dal PNRR, il quale prevede che almeno il 40% delle risorse allocabili territorialmente sia destinato alle regioni del Mezzogiorno, ha destinato circa il **55% delle risorse PNRR e PNC** di sua competenza, che ammontano complessivamente a 61.5 mld di euro, **a interventi nel Mezzogiorno**.

IL FONDO SVILUPPO E COESIONE (FSC) 2021-2027

Il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), che ha esaminato la **richiesta del Mims di anticipazione di una quota di risorse del Fondo sviluppo e coesione (FSC) 2021-2027** proposta dal Ministro per il Sud e la coesione territoriale, per oltre 6,2 miliardi di euro, di cui circa l'83% destinato a interventi per il Sud, ha approvato l'**assegnazione in via di anticipazione di circa 4,6 miliardi di euro, di cui l'84,2% al Sud**, per la realizzazione di un totale di 206 interventi infrastrutturali.

IL FONDO PEREQUATIVO INFRASTRUTTURALE (2022-2033)

Il «Fondo perequativo infrastrutturale», che ha l'obiettivo di **superare i divari infrastrutturali tra le diverse aree geografiche del Paese**, con particolare riferimento ai territori del Mezzogiorno, ha una **dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033**.



Tra le nuove opere prioritarie, particolare importanza hanno quelle destinate al Mezzogiorno, come la tratta ferroviaria ad **Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria** (fondi nazionali, PNRR e PNC) e, sul fronte delle infrastrutture stradali, il **miglioramento e il potenziamento della Statale 106 Jonica, da Reggio Calabria a Taranto (491 Km)**, per la quale si ritiene necessario un programma di interventi strutturali e di messa in sicurezza per un importo complessivo di 3 miliardi di euro.

Gli interventi e i programmi prioritari per trasporti e mobilità

Investimenti prioritari per il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

	Costo intervento (Mld €)	Risorse disponibili (Mld €)	Fabbisogno residuo (Mld €)
Strade e autostrade	83,5	63,2	20,3
Ferrovie con nodi urbani	147,4	104,0	43,4
Porti	10,1	9,2	0,9
Aeroporti	3,2	3,2	0,0
Trasporto rapido di massa - città metropolitane	32,6	28,8	3,8
Ciclovie	2,6	0,6	2,0
TOTALE	279,4	209,0	70,4



Per gli interventi e i programmi necessari al completamento, alla messa in sicurezza, alla compatibilità ambientale e all'adeguamento tecnologico dello SNIT di I Livello, il disavanzo riportato rappresenta il 25% del costo totale, inferiore di sei punti percentuali rispetto a quello riportato nell'Allegato al DEF dello scorso anno, a fronte di un **valore economico complessivo per investimenti maggiore dell'8,1% rispetto a quello del 2021**.

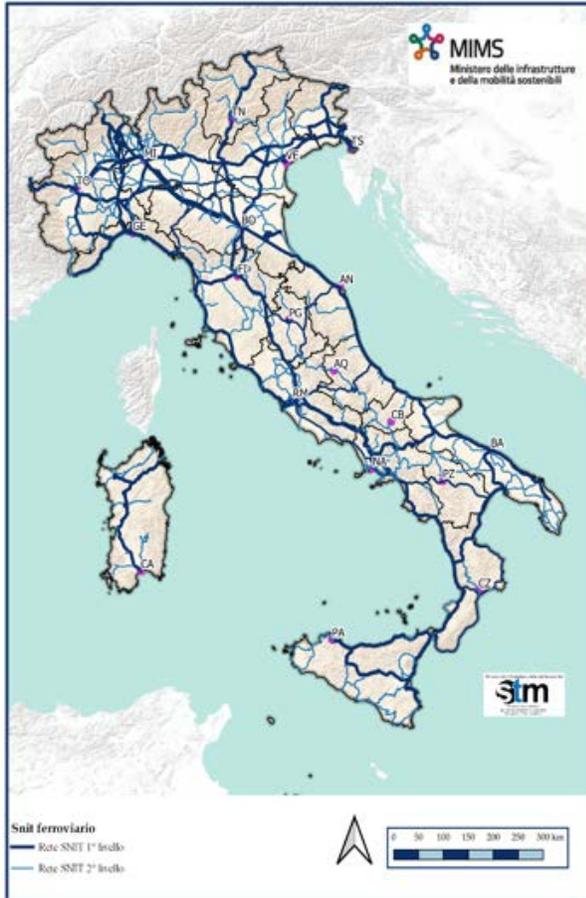
Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti per la mobilità sostenibile delle persone e delle merci

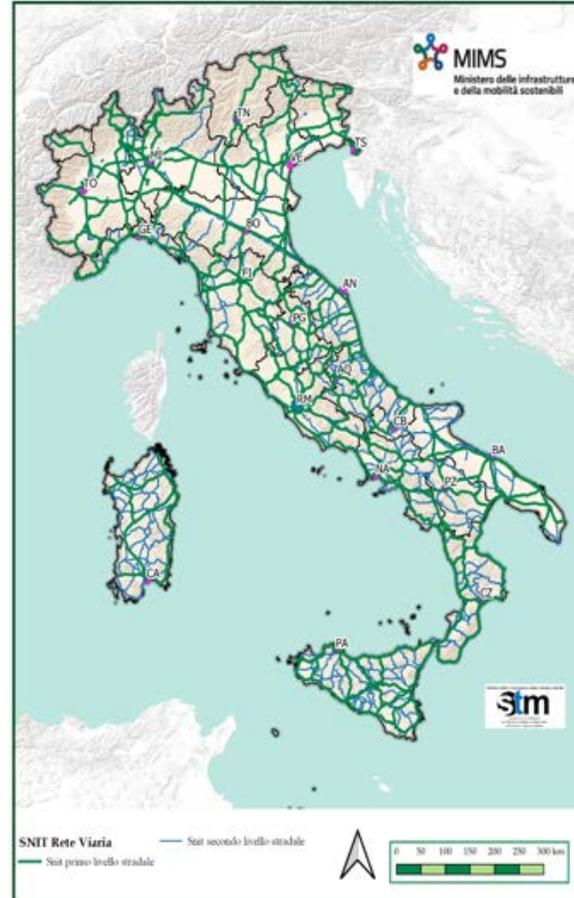
INFRASTRUTTURE	SNIT 1° LIVELLO	SNIT 2° LIVELLO	
LINEARI	Ferrovie	Rete SNIT 2001 (solo direttrici lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci) + rete TEN-T (<i>Core e Comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità ultimo miglio a porti, aeroporti	Tutte le restanti tratte ferroviarie
	Strade e autostrade	Rete nazionale di base, corrispondente alla rete autostradale SNIT 2001 (solo assi attualmente in esercizio) + rete TEN-T (<i>Core e Comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità a porti, aeroporti, poli turistici e distretti industriali.	Tutte le restanti strade di competenza statale
	Ciclovie	Rete Eurovelo, composta da 16 itinerari per un'estensione di circa 80 mila km. Rete nazionale delle ciclovie proposta nel Piano generale mobilità ciclistica	
CITTÀ	Città metropolitane	14 città metropolitane individuate dalla L.56/2014	
PUNTUALI	Porti	16 Autorità di Sistema Portuale, che includono i 58 Porti di rilevanza nazionale individuati dal D.Lgs. 169/2016	
	Aeroporti	16 aeroporti strategici, già nodi della rete TEN-T Core	Restanti 22 infrastrutture di rilevanza nazionale identificate nel Piano Nazionale Aeroporti
	Interporti/ piattaforme logistiche	Rail-Road Terminals (RRT) della rete Centrale (Core) TEN-T	Rail-Road Terminals (RRT) della rete Globale (Comprehensive) TEN-T

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti per la mobilità sostenibile delle persone e delle merci



Rete ferroviaria di interesse nazionale SNIT di 1° e 2° livello



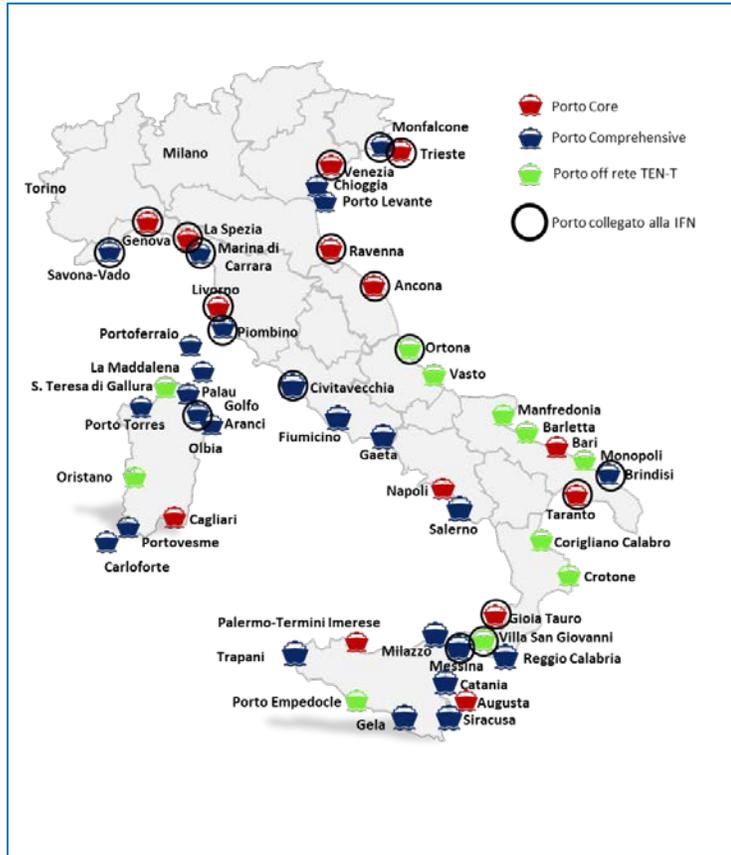
Rete stradale SNIT di 1° livello



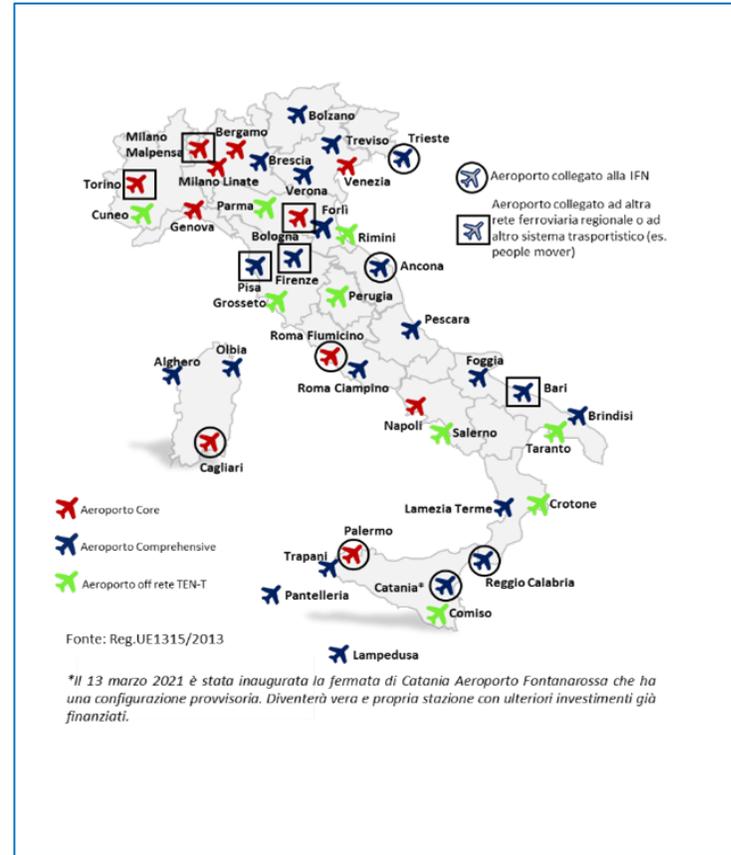
Aeroporti strutture SNIT di 1° e 2° livello

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti per la mobilità sostenibile delle persone e delle merci



Collegamenti ferroviari
porti italiani



Collegamenti ferroviari
aeroporti italiani



Rete eurovelo

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Le ferrovie

Programmi	Costo intervento (Mln €)	Risorse disponibili (Mln €)	Fabbisogno residuo (Mln €)
Investimenti per la sicurezza, l'elettrificazione, la valorizzazione, lo sviluppo tecnologico e infrastrutturale delle reti e per il miglioramento dell'accessibilità delle stazioni	48 685	30 823	17 861
Nodi ferroviari	13 603	9 246	4 348
Direttrici ferroviarie	85 152	64 012	21 140
TOTALE	147 440	104 081	43 407

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Direttrici ferroviarie

	Costo intervento (Mln €)	Risorse disponibili (Mln €)	Fabbisogno residuo (Mln €)
Torino - Lione	7 531	3 562	3 969
Liguria - Alpi	11 608	9 589	2 019
Genova - Ventimiglia	1 951	51	1 900
Trasversale Padana	11 458	7 574	3 884
Verona - Brennero	7 268	5 921	1 347
Adriatico - Jonica	11 494	7 656	3 838
Trasversali Appenniniche Centro Italia	5 081	2 369	2 712
Napoli - Bari	6 342	6 342	0
Salerno - Reggio Calabria	11 645	11 645	0
Trasversale Meridionale	1 905	484	1 421
Palermo - Messina - Catania	8 581	8 532	49
Cagliari - Sassari/Olbia	289	289	0
TOTALE	85 152	64 012	21 140

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Le strade: la strada statale 106 «Jonica»



La strada statale 106 “Jonica” ha origine a Reggio Calabria, si sviluppa lungo la fascia litoranea jonica e termina a Taranto, dopo un percorso di 491 km. L’arteria collega le Regioni Calabria, Basilicata e Puglia, attraverso i loro territori costieri, e rappresenta una **dorsale strategica della viabilità dell’Italia Meridionale**. Tale infrastruttura si caratterizza per rappresentare l’asse stradale di penetrazione, a servizio delle aree interne, e l’**itinerario preferenziale di collegamento della fascia litoranea Jonica**.

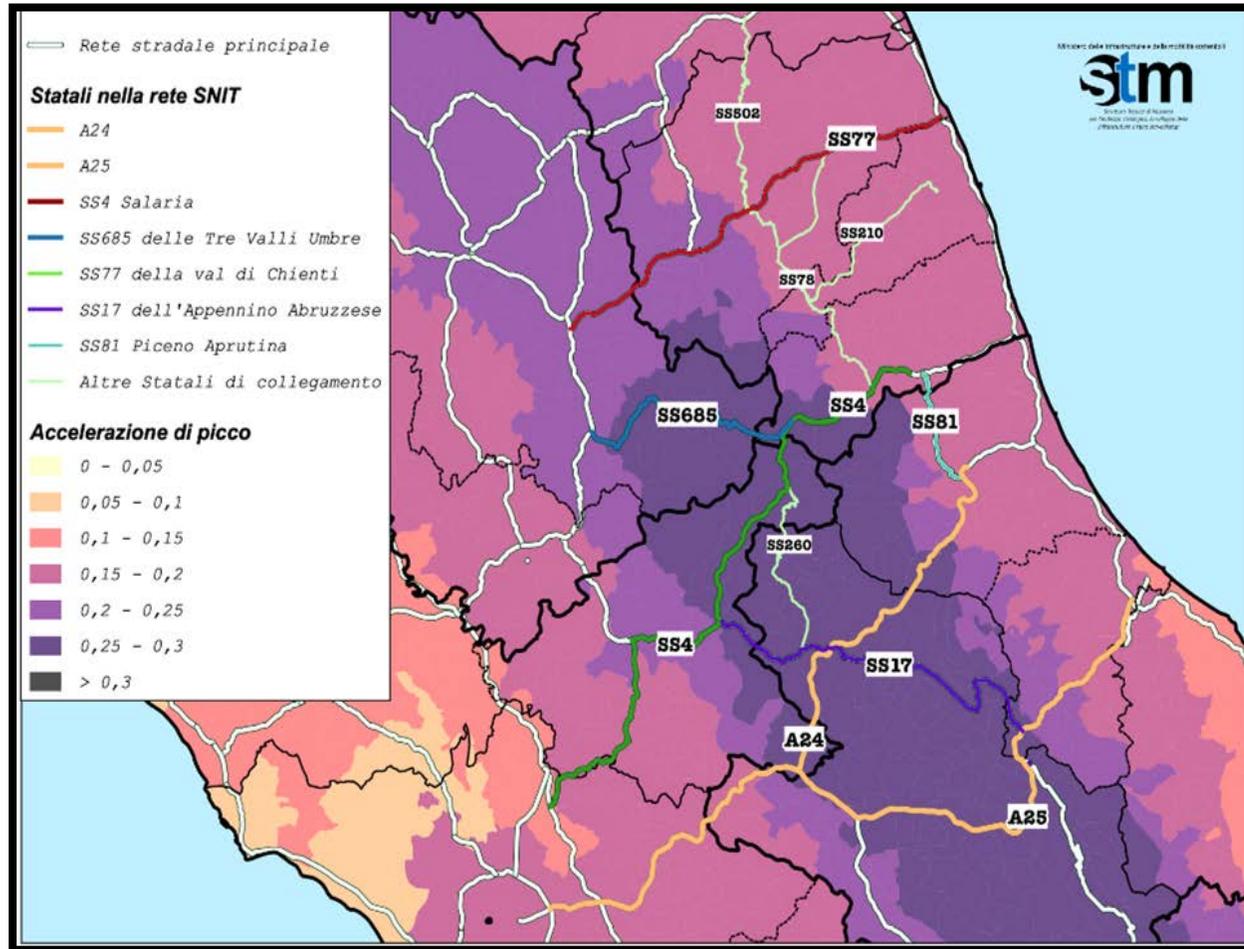
È necessario concretizzare l’ambizioso **piano di riqualificazione complessivo dell’arteria nell’intero tratto calabro**, con la programmazione e la realizzazione di **interventi di potenziamento e di messa in sicurezza, per un importo stimato di oltre 3 miliardi**, oltre alle risorse già stanziare per gli interventi in corso.

Strada Statale Jonica 106	Costo intervento (Mln €)	Risorse disponibili (Mln €)	Fabbisogno residuo (Mln €)
Completamento 3° megalotto della S.S 106 Jonica, dall’innesto con la S.S. 534 a Roseto Capo Spulico	1.335,12	1.335,12	-
Tratta Catanzaro-Crotone	1.500,00	220,00	1.280,00
Tratta Crotone – Sibari*	-	-	-
Completamento itinerario fino a Reggio Calabria*	-	-	-
TOTALE	2.835,12	1.555,12	1.280,00

** Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di prima fase della tratta Sibari Crotone, nella prospettiva tendenziale di strada di tipo B, da sottoporre all’attenzione dei territori ai fini della quantificazione del necessario finanziamento, sarà realizzato entro il primo semestre dell’anno in corso; entro la fine dell’anno in corso è invece prevista la conclusione dello studio progettuale della tratta sino a Reggio Calabria.*

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Le strade: interventi stradali nelle aree dei sismi 2009 e 2016



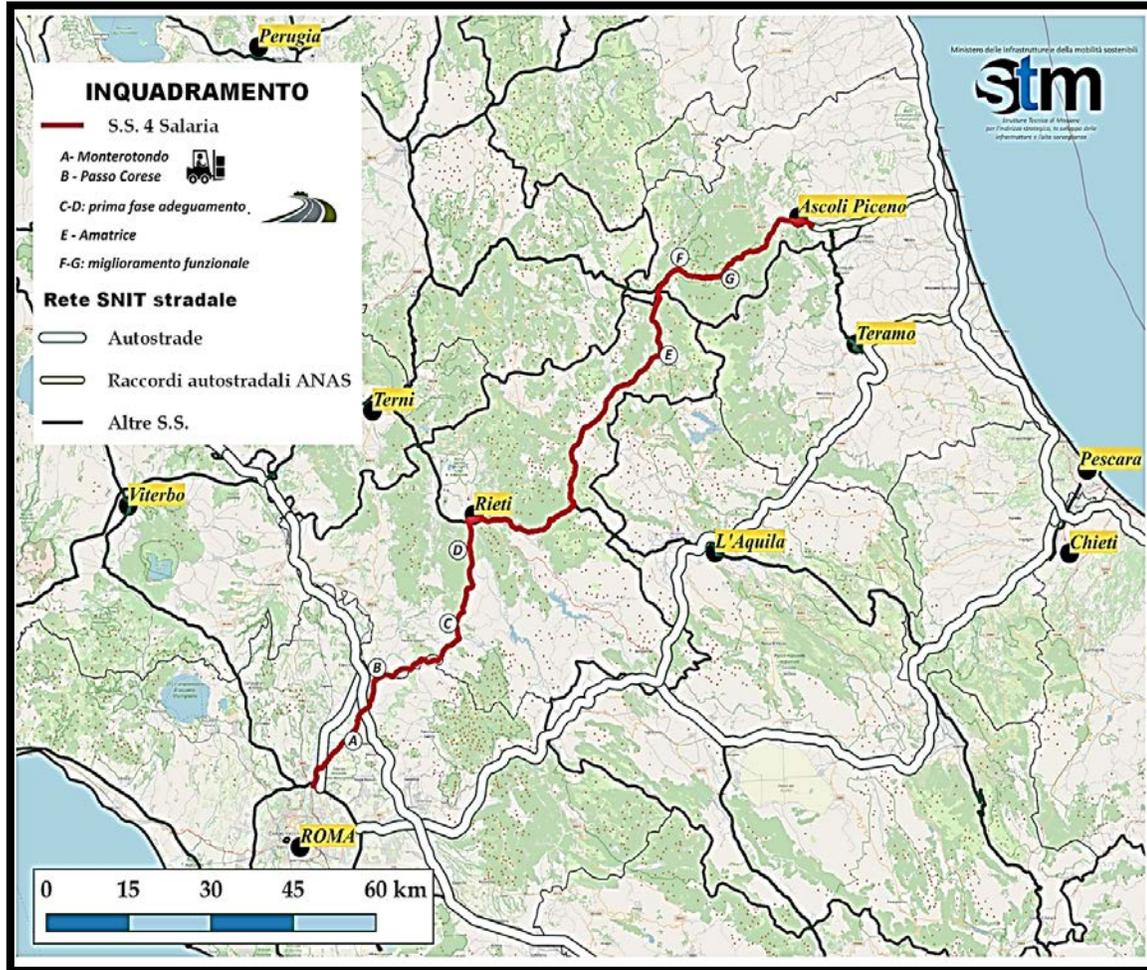
Progetto parzialmente finanziato dai fondi del PNC destinato alle aree del Centro Italia colpite da numerosi eventi sismici negli ultimi 15 anni che prevede **investimenti condivisi sulle strade statali di accesso e collegamento ai crateri sismici 2009 e 2016**, individuati di concerto con la cabina di regia sisma e oggetto di ordinanza del Commissario straordinario del 16 dicembre 2021, n. 1.

In particolare, le risorse stanziare dal fondo PNC sisma ammontano a **37 Mln€ per progettazioni** e **140 Mln€ per i primi interventi di messa in sicurezza delle strade**.

Tra gli interventi prioritari finanziati dal Mims a integrazione delle somme sopra richiamate vi sono il **collegamento della SS 685 delle Tre Valli Umbre con la SS3 Flaminia**, il **potenziamento della SS81 Teramo–Ascoli** e l'**adeguamento del tratto interno della SS4 Salaria**.

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Le strade: adeguamento funzionale e potenziamento della Via Salaria



La strada statale 4, individuata quale opera prioritaria ai sensi del D.L. 32/2019 e oggetto di commissariamento, rappresenta l'**asse stradale principale per l'accessibilità e la mobilità dei territori dell'Italia centrale colpiti dagli eventi sismici del 2016**. Oltre a questa funzione di connessione trasversale, la strada è un **asse centrale di collegamento dell'area centro-appenninica**.

La centralità dell'arteria impone **rilevanti interventi di adeguamento funzionale e potenziamento**, dei quali i principali consistono in:

- Variante all'abitato di Monterotondo Scalo;
- Adeguamento della piattaforma stradale e messa in sicurezza della tratta di collegamento tra il raccordo autostradale Fiano Romano – Passo Corese, con prima fase tra il km 56 (bivio di Casaprota) al km 71 (gallerie di Colle Giardino – Rieti);
- Miglioramento del tratto Trisungo – Acquasanta.

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Le ciclovie



Rete eurovelo

TABELLA III.7.1: INTERVENTI PRIORITARI CICLOVIE

	Costo stimato* (min €)	Risorse assegnate con DM n. 517/2018 (min €)	Risorse su PNRR DM n. 4/2022 (min €)	Ulteriori risorse DM n. 4/2022 (min €)	Fabbisogno residuo* (min €)
Ciclovia Tirrenica	660,13	16,62	44,50		599,01
Ciclovia Adriatica	282,24	16,62	74,00	27,50	164,12
- Project Review del tratto costiero Lesina - Manfredonia -					
Ciclovia VEN-TO	195,40	16,62	51,00		127,78
Ciclovia del Sole	38,08	16,62	22,50		-
Ciclovia della Sardegna	340,00	16,62	33,00		290,38
Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese	97,38	16,62	39,50		41,26
Ciclovia della Magna Grecia	520,72	16,62	61,50		442,60
Ciclovia del Garda	344,35	16,62	30,00		297,73
Ciclovia GRAB	14,88	14,88			-
Ciclovia Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia	105,90	16,62	30,00		59,28
TOTALE	2.599,08	164,46	386,00	27,50	2.022,16

* costo da aggiornare sulla base dell'avanzamento delle attività progettuali e della Project Review della ciclovia Adriatica.

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 di accedere alle risorse che la Commissione europea mette a disposizione per il completamento di questa rete strategica.

A livello nazionale, per lo sviluppo della mobilità ciclistica e della rete di ciclovie, nel 2017 sono state individuate **10 ciclovie appartenenti al sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNTC)**.

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Gli aeroporti

TABELLA III.5.1: PROGRAMMI PRIORITARI - MODALITA' AEROPORTI

Id	Denominazione	Descrizione	Costo intervento (mln €)	Risorse disponibili (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)	Note
1	Accessibilità su ferro	Collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite rete RFI (Bergamo, Brindisi, Catania, Pisa, Roma-Fiumicino, Venezia) o metropolitana (Firenze, Milano-Linate, Napoli), anche attraverso la realizzazione di fermate di interscambio o il miglioramento della loro accessibilità o integrazione (Genova, Lamezia Terme)	848	n.a	n.a	Sono considerati esclusivamente gli interventi complementari realizzati all'interno del sedime aeroportuale a cura delle società di gestione
2	Sviluppo del cargo aereo	Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Bergamo Orio Al Serio, Bologna, Catania, Milano-Malpensa, Napoli, Parma, Roma-Fiumicino e Venezia	136	0	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
3	Sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali	Potenziamenti infrastrutture di volo inasservimento alle piste	440	0	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
4	Terminal passeggeri, Security e passengers experience	Introduzione di interventi per il miglioramento della security, e interventi a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e la <i>travelling experience</i> in generale	1.097	0	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
		Espansione della capacità dei terminal per gli hub intercontinentali (Milano-Malpensa, Roma-Fiumicino e Venezia)	580	0	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
5	Innovazione digitale dei sistemi aeroportuali (PNRR)	Investimento 2.2 nell'ambito del PNRR – componente M2C3: Sub-intervento in tema di digitalizzazione della manutenzione e gestione dei dati aeronautici e Sub-intervento relativo ad ottimizzazione delle procedure di avvicinamento APT.	110	0	0	Convenzioni DM n. 477 del 29/11/2021
TOTALE			3.211	0	0	

Il futuro del trasporto aereo è fortemente correlato alle **capacità di integrazione all'interno di una rete di trasporti e all'uso di tecnologie che garantiscano la riduzione degli impatti ambientali.**

L'Allegato Infrastrutture 2022 individua i programmi e gli interventi prioritari per lo sviluppo della rete aeroportuale, da realizzare all'interno dei contratti con i concessionari aeroportuali.

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

I porti e i centri logistici

	Costo intervento (Mln €)	Risorse DM 353 «Decreto porti» (Mln €)	Risorse PNRR (Mln €)	Risorse PNC (Mln €)	Altre fonti (Mln €)	Risorse disponibili (Mln €)	Fabbisogno residuo (Mln €)
Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	318,3	132,0			101,3	233,3	85,0
Digitalizzazione della logistica e ICT	268,2		250,0		18,2	268,2	0,0
Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	889,5	44,2	67,8	218,0	418,8	748,8	140,7
Ultimo miglio stradale	877,4	151,0	36,2	20,0	624,5	831,8	45,6
Accessibilità marittima	2 676,1	203,7	16,5	1 240,3	916,5	2 377,1	299,0
Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	643,8		106,3	329,7	138,7	574,7	69,1
Efficientamento energetico ed ambientale	863,9	29,4		688,5	146,0	863,9	0,0
Totale waterfront e servizi croceristici e passeggeri	126,7	20,1			96,6	116,7	10,0
Attività industriali nei porti	1 127,5	152,3			928,8	1 081,1	46,4
Aumento selettivo della capacità portuale	2 272,3	243,8		390,0	1 435,0	2 068,7	203,6
TOTALE	10 063,7	976,6	476,8	2 886,5	4 824,4	9 164,3	899,4

Gli interventi e i programmi prioritari per le infrastrutture idriche

	Costo intervento (Mln €)	Risorse disponibili (Mln €)	Fabbisogno residuo (Mln €)
Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (ex Piano nazionale interventi nel settore idrico)	Fabbisogno definito sulla base delle ricognizioni effettuate tramite le Autorità di Distretto e gli Enti di gestione dell'Ambito a fine 2020 e stimato in circa 12 mld €, a cui si aggiungono 359 mln € per il completamento della copertura finanziaria delle opere idriche commissariate	590	Il fabbisogno residuo sarà aggiornato nell'anno corrente, nell'ambito della redazione del nuovo Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico
FSC 2014-2020 - Piano operativo Dighe		468	
Programma operativo risorse idriche		187	
PNRR–M2C4–I4.1 infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico		900	
PNRR–M2C4–I4.1 infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico		708,5	
PNRR–M2C4–I4.2 riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, digitalizzazione e monitoraggio delle reti		900	
PON Infrastrutture e reti 2014-2020 – Asse IV “REACT-EU”		482	
FSC 2021-2027 – Linea d'intervento Infrastrutture idriche		442	
TOTALE	12 359	4 677,5	7 681,5¹

¹ Rispetto a tale fabbisogno residuo, sono disponibili, per quanto non ancora assegnati ed in corso di programmazione, 718,71 milioni di euro del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico.

Gli interventi e i programmi prioritari per l'edilizia pubblica sostenibile

	Costo intervento (Mln €)	Risorse disponibili (Mln €)	Fabbisogno residuo (Mln €)
Programma Innovativo Nazionale Qualità dell'Abitare (PINQUA)	4 263,4	2 816,8	1 446,6
Programma "SICURO, VERDE E SOCIALE – riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica"	2 000,0	2 000,0	0,0
Programma "Costruzione di edifici, riqualificazione e rafforzamento dei beni immobili dell'amministrazione della giustizia"	132,9	132,9	0,0
Programma "grandi manutenzioni" dei beni immobili dell'amministrazione della giustizia"	310,0	310,0	0,0
TOTALE	6 706,3	5 259,7	1 446,6

L'edilizia pubblica sostenibile

Il Programma Innovativo per la Qualità dell'Abitare (PINQUA)

TABELLA III.8.2: PINQUA, PROGETTI PILOTA					
Posizione graduatoria	Ente proponente	Oggetto della proposta	Finanziamento definitivamente ammesso	Numero unità abitative	Mq di spazi pubblici
1	Comune di Messina	Rifunzionalizzazione degli ambiti di risanamento della zona sud, destinata all'edilizia residenziale urbana e alla dotazione di servizi.	99.607.907,24 €	388	30.440
2	Comune di Brescia	Tintoretto - The power of tower: demolizione e ricostruzione di Torre Tintoretto	42.400.155,00 €	270	4.000
3	Comune di Milano	Milano, metropoli di quartieri. Infrastruttura per l'abitabilità nei quartieri della città pubblica	99.998.363,00 €	175	125.011
4	Comune di Bari	Realizzazione di un parco in area infrastrutturale e della piastra stazione centrale; riqualificazione del complesso della ex caserma Rossani da destinare a Polo integrato di servizi per il quartiere - casa della cittadinanza	100.000.000 €	0	151.929
5	Comune di Lamezia Terme	Lamezia Spazio-Generazione 2021	98.887.005,00 €	80	703.189
6	Comune di Ascoli Piceno	15 interventi relativi a: housing sociale, housing internazionale, residenza pubblica, riqualificazione multifunzionale e sviluppo tecnologico	75.087.854,00 €	77	57.253
7	Comune di Genova	Caruggi, rigenerazione del centro storico	87.000.000,00 €	287	101.386
8	Regione Lombardia	Gratosoglio 2.0: strategie sostenibili per un grande quartiere pubblico	52.326.675,00 €	657	42.253

Il Programma Innovativo per la Qualità dell'Abitare (PINQUA) nasce con l'obiettivo 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.

Nell'ambito del PINQUA, **151 sono gli interventi di procedura ordinaria** che realizzano o riqualificano un totale di 14.606 unità abitative e agiscono su una superficie totale di 8.597.183 mq di spazi pubblici. **Il totale dei finanziamenti per i progetti ordinari è pari a 2,16 mld di €.**

Per quanto riguarda la categoria dei **Progetti Pilota ad Alto Rendimento**, che rappresentano interventi di particolare rilevanza, esemplificativi di un approccio innovativo e strategico con effetti ad ampia scala, **8 sono i progetti individuati** che realizzano o riqualificano un totale di 1.934 alloggi e agiscono su una superficie totale di 1.215.461 mq di spazi pubblici. **Il totale dei finanziamenti per i progetti pilota è pari a 655 mln di €.**

L'edilizia pubblica sostenibile

Il Programma "Sicuro, Verde e Sociale - riqualificazione dell'Edilizia Residenziale Pubblica"

TABELLA III.8.3: RIPORTO ANNUALITÀ 2021 - 2026

REGIONI	Coeff.	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOTALE
Piemonte	4,27	8.542.707,73	17.085.415,46	14.949.738,52	14.949.738,52	14.949.738,52	14.949.738,52	85.427.077,28
Valle d'Aosta	0,14	270.365,74	540.731,49	473.140,05	473.140,05	473.140,05	473.140,05	2.703.657,43
Lombardia	12,65	25.293.724,53	50.587.449,06	44.264.017,93	44.264.017,93	44.264.017,93	44.264.017,93	252.937.245,29
P.A Trento	0,80	1.591.441,44	3.182.882,87	2.785.022,51	2.785.022,51	2.785.022,51	2.785.022,51	15.914.414,37
P.A Bolzano	0,90	1.806.893,14	3.613.786,28	3.162.063,00	3.162.063,00	3.162.063,00	3.162.063,00	18.068.931,42
Veneto	4,99	9.970.572,73	19.941.145,47	17.448.502,28	17.448.502,28	17.448.502,28	17.448.502,28	99.705.727,33
Friuli V. Giulia	3,09	6.187.585,12	12.375.170,23	10.828.273,96	10.828.273,96	10.828.273,96	10.828.273,96	61.875.851,17
Liguria	1,77	3.534.190,96	7.068.381,91	6.184.834,17	6.184.834,17	6.184.834,17	6.184.834,17	35.341.909,56
Emilia Romagna	6,19	12.381.347,15	24.762.694,31	21.667.357,52	21.667.357,52	21.667.357,52	21.667.357,52	123.813.471,53
Toscana	4,67	9.346.635,36	18.693.270,72	16.356.611,88	16.356.611,88	16.356.611,88	16.356.611,88	93.466.353,62
Umbria	1,83	3.665.159,17	7.330.318,33	6.414.028,54	6.414.028,54	6.414.028,54	6.414.028,54	36.651.591,66
Marche	3,14	6.276.914,47	12.553.828,94	10.984.600,32	10.984.600,32	10.984.600,32	10.984.600,32	62.769.144,70
Lazio	12,01	24.016.959,11	48.033.918,22	42.029.678,44	42.029.678,44	42.029.678,44	42.029.678,44	240.169.591,09
Abruzzo	2,33	4.656.405,85	9.312.811,70	8.148.710,24	8.148.710,24	8.148.710,24	8.148.710,24	46.564.058,52
Molise	0,70	1.402.726,13	2.805.452,25	2.454.770,72	2.454.770,72	2.454.770,72	2.454.770,72	14.027.261,25
Campania	14,78	29.555.512,13	59.111.024,25	51.722.146,22	51.722.146,22	51.722.146,22	51.722.146,22	295.555.121,25
Puglia	5,63	11.266.084,41	22.532.168,82	19.715.647,72	19.715.647,72	19.715.647,72	19.715.647,72	112.660.844,10
Basilicata	1,30	2.608.801,26	5.217.602,52	4.565.402,21	4.565.402,21	4.565.402,21	4.565.402,21	26.088.012,60
Calabria	4,89	9.772.407,59	19.544.815,19	17.101.713,29	17.101.713,29	17.101.713,29	17.101.713,29	97.724.075,93
Sicilia	11,67	23.334.733,63	46.669.467,27	40.835.783,86	40.835.783,86	40.835.783,86	40.835.783,86	233.347.336,34
Sardegna	2,26	4.518.832,36	9.037.664,71	7.907.956,62	7.907.956,62	7.907.956,62	7.907.956,62	45.188.323,57
Totale	100,00	200.000.000,00	400.000.000,00	350.000.000,00	350.000.000,00	350.000.000,00	350.000.000,00	2.000.000.000,00

Oltre al PINQUA, il Mims finanzia interventi orientati all'**innovazione, alla rigenerazione e alla sostenibilità nell'edilizia pubblica di competenza**. Tra questi, il **Programma "Sicuro, verde e sociale: riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica"**, che ricade all'interno del perimetro del PNRR e ammonta a **2 miliardi di euro**.

L'edilizia pubblica sostenibile

Le strutture penitenziarie

TABELLA III.8.5: CENTRI CARCERARI OGGETTO DI INTERVENTO DI COSTRUZIONE	
INTERVENTI DAP	
Realizzazione di 8 nuovi padiglioni	84 mln €
Carcere di Rovigo	
Carcere di Vigevano	
Carcere di Perugia	
Carcere di Civitavecchia	
Carcere di Viterbo	
Carcere di Santa Maria Capua Vetere (CE);	
Carcere di Reggio Calabria Arghillà	
Interventi MINORILE	
Ristrutturazione e riqualificazione	48,90 mln €
Carcere Minorile di Torino "Aporti"	
Carcere Minorile di Bologna	
Carcere Minorile di Roma "Castel del Marmo"	
Carcere Minorile di Airola (BN)	

Nell'ambito delle linee di attuazione del PNC sono previsti interventi per **132,9 milioni di euro finalizzati alla costruzione e al miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per adulti e minori.**

Il Ministero della Giustizia, e nell'ambito delle proprie competenze il Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria e il Dipartimento Minorile, hanno individuato gli interventi, che consistono nella **realizzazione di otto nuovi padiglioni** e in **interventi di ristrutturazione e riqualificazione in ulteriori quattro siti.**

A questi finanziamenti si sommano **310 milioni di euro di "grandi manutenzioni"** previsti nell'investimento 1.2 della componente "M2C3 - Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici" del PNRR, attraverso cui promuovere **interventi di efficientamento e riqualificazione energetica delle cittadelle giudiziarie.**



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili