



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI: UNA RETE AL SERVIZIO DEI CITTADINI



INFRASTRUTTURE E TRASPORTI: UNA RETE AL SERVIZIO DEI CITTADINI

PIANO SVILUPPO E COESIONE (PSC) 2014/2020

pianosviluppoecoesione.mit.gov.it

Il Piano Sviluppo e Coesione a titolarità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (PSC MIT) è stato approvato con la Delibera CIPESS n. 3 del 29 Aprile 2021.

Il Piano contiene investimenti finanziati con le risorse nazionali destinate alle politiche di coesione. In particolare, gli interventi del Piano vengono finanziati a valere sul Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) che rappresenta il principale strumento finanziario attraverso cui vengono attuate, con risorse nazionali, le politiche per lo sviluppo e la coesione economica, sociale e territoriale e per la riduzione degli squilibri economici e sociali, in stretta sinergia con la programmazione dei Fondi strutturali europei ed il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Con una dotazione finanziaria complessiva di 16,92 miliardi di euro, il PSC MIT interviene a sostegno di numerosi settori: trasporti e mobilità, ambiente e risorse naturali, riqualificazione urbana e capacità amministrativa.

In particolare, il Piano finanzia su tutto il territorio nazionale progetti relativi alle reti stradali e ferroviarie, al miglioramento del trasporto urbano e metropolitano, alle infrastrutture portuali e aeroportuali, alla messa in sicurezza di infrastrutture come strade e dighe nonché progetti nell'ambito dell'edilizia pubblica.

TERRITORI DI INTERVENTO

Il Piano di Sviluppo e Coesione interviene su tutto il territorio nazionale secondo due importanti principi di programmazione:

- destinazione del complesso delle risorse esclusivamente per il sostegno di interventi per lo sviluppo, il riequilibrio e la coesione territoriale;
- chiave di riparto territoriale: 80% nelle aree del Mezzogiorno e 20% nelle aree del Centro-Nord.

VALORE FINANZIARIO COMPLESSIVO

La programmazione 2014 – 2020 del Fondo Sviluppo e Coesione a titolarità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti cofinanzia la realizzazione di 1.908 progetti distribuiti su tutto il territorio nazionale per un valore complessivo degli investimenti che supera i 38 miliardi di euro di cui 16.920.000.000,00 di FSC.

VALORE COMPLESSIVO DEGLI INTERVENTI (MLD)	COSTO AMMESSO FSC (MLD)	NUMERO DEI PROGETTI FINANZIATI	SOGGETTI BENEFICIARI DELLE RISORSE
38,85	16,92	1.908	143

Dati Sistema Informativo MIT di Monitoraggio del PSC (SMU) aggiornamento al 17 Aprile 2025

OBIETTIVI STRATEGICI

Gli obiettivi strategici generali del Piano sono:

1. Migliorare la rete stradale e ferroviaria, favorendo l'accessibilità ai territori e all'Europa, superando le strozzature nella rete, con particolare riferimento alla mobilità da e verso i nodi nonché alla mobilità nelle aree urbane;
2. Provvedere alla messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale per una mobilità sicura e sostenibile, nonché alla sicurezza delle dighe.

AREE TEMATICHE E SETTORI DI INTERVENTO

PSC MIT è articolato su quattro aree tematiche:

Area tematica - Ambiente e risorse naturali

Risorse: circa 1.857 mln euro

3 settori di intervento

- Rischi e adattamento climatico
- Risorse idriche
- Natura e biodiversità

VALORE COMPLESSIVO DEGLI INTERVENTI (MLD)	COSTO AMMESSO FSC (MLD)	NUMERO PROGETTI FINANZIATI
3,53	1,86	787

Dati Sistema Informativo MIT di Monitoraggio del PSC (SMU) aggiornamento al 17 Aprile 2025

I progetti finanziati nell'ambito di tale Area tematica sono finalizzati a garantire: la sicurezza delle infrastrutture stradali; l'adeguamento e la manutenzione straordinaria della rete stradale; il miglioramento della stabilità di versanti soggetti a frane e strade a rischio; la gestione sostenibile delle risorse idriche; la messa in sicurezza delle infrastrutture idriche e delle dighe; la riduzione del congestionamento urbano promuovendo modalità di trasporto sostenibili come ad esempio la realizzazione di ciclovie.



Regione Piemonte. Messa in sicurezza dei versanti della S.S. 34 del Lago Maggiore nel tratto compreso tra Verbania ed il confine di Stato con la Svizzera.



Regione Piemonte. Interventi per la messa in sicurezza delle strade provinciali piemontesi.



Regione Lombardia, Consorzio del Ticino. Opere di manutenzione straordinaria per il ripristino della capacità di invaso di ritenuta della traversa della Miorina nel territorio del Comune di Golasecca campate 1 e 2 in sponda sinistra Ticino.

AREA TEMATICA – TRASPORTO E MOBILITÀ

Risorse: circa 14.972 mln euro

5 settori di intervento

- Trasporto stradale
- Trasporto ferroviario
- Trasporto marittimo
- Trasporto aereo
- Mobilità urbana

VALORE COMPLESSIVO DEGLI INTERVENTI (MLD)	COSTO AMMESSO FSC (MLD)	NUMERO PROGETTI FINANZIATI
35,25	15,00	1.031

Dati Sistema Informativo MIT di Monitoraggio del PSC (SMU) aggiornamento al 17 Aprile 2025

I progetti finanziati nell'ambito di tale Area tematica sono finalizzati a garantire: il miglioramento e l'ampliamento della rete stradale primaria e secondaria e il completamento di itinerari già programmati; la finalizzazione di itinerari ferroviari e il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture ferroviarie esistenti; il potenziamento dei collegamenti tra le infrastrutture ferroviarie e i nodi urbani e produttivi; lo sviluppo e la modernizzazione della portualità; la ristrutturazione e la messa in sicurezza degli aeroporti esistenti; il miglioramento del trasporto pubblico locale; il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane; l'ampliamento delle linee esistenti; la creazione di nuovi itinerari nonché il miglioramento e l'aggiornamento della flotta di veicoli con conseguente riduzione della congestione del traffico e delle emissioni inquinanti.



Regione Emilia-Romagna. Realizzazione della Tangenziale sud di Formigine.



Regione Toscana. Acquisto tre treni alta capienza "Rock".



Comune di Torino. Completamento sistemazione superficiale del Passante Ferroviario nel tratto compreso tra Via Breglio e Corso Grosseto e connessione del nuovo viale della Spina con il raccordo autostradale Torino - Caselle - LOTTO 1.



Regione Umbria. Potenziamento ed ammodernamento Ferrovia Centrale Umbra - adeguamento sede ferroviaria tratte Umbertide - San Sepolcro - Terni.



Regione Campania. Attrezzaggio SCMT-SST con contestuale adeguamento degli impianti ACEI - PPLL della linea Ferroviaria PIEDIMONTE MATESE-SANTA MARIA CAPUA VETERE. Attrezzaggio della linea ferroviaria Cancellò - Benevento con ACCM SCMT.



Regione Abruzzo. Acquisto treni Tua.

AREA TEMATICA - RIQUALIFICAZIONE URBANA

Risorse: circa 50 mln euro

1 settore di intervento

- Edilizia pubblica

VALORE COMPLESSIVO DEGLI INTERVENTI (MLD)	COSTO AMMESSO FSC (MLD)	NUMERO PROGETTI FINANZIATI
0,05	0,05	86

Dati Sistema Informativo MIT di Monitoraggio del PSC (SMU) aggiornamento al 17 Aprile 2025

I progetti finanziati in questo settore sono finalizzati alla rigenerazione urbana, all'adeguamento delle infrastrutture esistenti e alla valorizzazione del patrimonio architettonico e culturale.



Emilia-Romagna. Comune di Fontevivo (PR). Rigenerazione dell'area denominata "ex Convento di Fontevivo" e delle aree urbane adiacenti.



Comune di Cesena. Riqualificazione di piazza Bufalini, piazza Almerici, piazza Fabbri, vicolo Masini.



Regione Emilia-Romagna. San Martino in Rio (RE) Il nuovo parco La Nave. Ricomporre un ambito urbano tra didattica, sport e tempo libero.

AREA TEMATICA - ASSISTENZA TECNICA

Sono, inoltre, destinati circa 20 mln di euro per finanziare interventi volti al rafforzamento della capacità amministrativa, tra cui le azioni di assistenza tecnica finalizzate a supportare le attività di gestione, attuazione, monitoraggio, controllo e pagamento della spesa connesse alla realizzazione degli interventi.

VALORE COMPLESSIVO DEGLI INTERVENTI (MLD)	COSTO AMMESSO FSC (MLD)	NUMERO PROGETTI FINANZIATI
0,01	0,02	4

Dati Sistema Informativo MIT di Monitoraggio del PSC (SMU) aggiornamento al 17 Aprile 2025

FONDO SVILUPPO E COESIONE MIT 2021/2027

pianosviluppoecoesione.mit.gov.it

IL CONTESTO PROGRAMMATICO INIZIALE

Nella Programmazione 2021-2027, la dotazione finanziaria del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) è impiegata per obiettivi strategici relativi ad aree tematiche per la convergenza e la coesione economica, sociale e territoriale nonché in coerenza con gli obiettivi e le strategie definiti per la programmazione dei fondi strutturali e di investimento europei e con le politiche settoriali, di investimento e di riforma previste nel PNRR, secondo principi di complementarità e addizionalità delle risorse.

La Delibera CIPESS n. 1 del 15 febbraio 2022 ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), a titolo di anticipazione, una prima quota di risorse afferenti al Fondo Sviluppo e Coesione, programmazione 2021-2027, da destinare alla realizzazione di interventi puntualmente individuati dalla Delibera stessa.

Si tratta del finanziamento di opere prioritarie, suddivise in "interventi bandiera", finalizzati al miglioramento della rete trasportistica, delle opere commissariate e delle opere complementari o addizionali al PNRR, e "interventi locali", di interesse regionale, prioritariamente destinati ad aumentare la resilienza della rete stradale secondaria e della rete infrastrutturale idrica.

Con successiva Delibera CIPESS n. 35 del 2 agosto 2022, sono state assegnate al MIT ulteriori risorse FSC 2021-2027 al fine di fronteggiare l'aumento dei prezzi che ha interessato gli interventi individuati dalla Delibera CIPESS 1/2022.

TERRITORI DI INTERVENTO

Il Piano di Sviluppo e Coesione interviene su tutto il territorio nazionale secondo due importanti principi di programmazione:

- destinazione del complesso delle risorse esclusivamente per il sostegno di interventi per lo sviluppo, il riequilibrio e la coesione territoriale;
- chiave di riparto territoriale: 80% nelle aree del Mezzogiorno e 20% nelle aree del Centro-Nord

VALORE FINANZIARIO COMPLESSIVO

Con la Delibera CIPESS 1/2022, sono state selezionate 206 opere, tra "Bandiera" e "Locali", cui è stato assegnato un volume di risorse FSC 2021 – 2027 pari a 4.680,085 milioni di euro. Con successiva Delibera CIPESS n. 35/2022 sono state assegnate al MIT ulteriori risorse FSC 2021-2027 per un importo complessivo di 1.564,474 milioni di euro.

ASSEGNAZIONE CIPSS DELIBERA N. 1/2022 (MLD)	ASSEGNAZIONE CIPSS DELIBERA N. 35/2022 (MLD)	NUMERO DEI PROGETTI DESTINATARI DI RISORSE	SOGGETTI BENEFICIARI DELLE RISORSE
4,68	1,56	207	24

Dati Sistema Informativo MIT di Monitoraggio del PSC (SMU) aggiornamento al 17 Aprile 2025

AREE TEMATICHE E SETTORI DI INTERVENTO

Il Fondo Sviluppo e Coesione MIT 2021/2027 è articolato su 3 aree tematiche:

Area tematica – Ambiente e risorse naturali

1 settore di intervento

- Risorse idriche

Area tematica – Trasporti e mobilità

4 settori di intervento

- Trasporto stradale
- Trasporto ferroviario
- Trasporto marittimo
- Mobilità urbana

Area tematica – Riqualificazione urbana

1 settore di intervento

- Edilizia pubblica



Provincia Autonoma di Bolzano. Realizzazione di una fermata ferroviaria presso San Giacomo sulla linea ferroviaria del Brennero.

PROGRAMMA DI AZIONE E COESIONE (PAC) INFRASTRUTTURE E RETI 2014/2020

ponir.mit.gov.it/pac/

Il Programma di Azione e Coesione (PAC), approvato con DELIBERA CIPE n. 58 del 1° dicembre 2016, integra e rafforza la strategia complessiva del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il PAC Infrastrutture e Reti 2014-2020, mira a trasformare in elementi di forza tutte quelle criticità che impediscono al sistema dei trasporti e della logistica delle regioni meno sviluppate di accrescere la propria competitività e di valorizzare in pieno le competenze e le capacità di tutti gli attori operanti a vario titolo nei contesti territoriali interessati dal Programma.

TERRITORI DI INTERVENTO

Finanzia interventi in: Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia

OBIETTIVI STRATEGICI

Il Programma si focalizza sui seguenti obiettivi strategici:

1. Migliorare la sostenibilità ambientale delle aree portuali delle regioni interessate
2. Migliorare l'efficienza complessiva della logistica integrata attraverso l'utilizzo di soluzioni ad alto contenuto tecnologico
3. Migliorare l'accessibilità di aree a vocazione turistica, privilegiando asset fuori dai grandi flussi turistici

VALORE FINANZIARIO COMPLESSIVO E ASSI DI INTERVENTO

Il PAC Infrastrutture e Reti 2014-2020 si propone come un elemento chiave per lo sviluppo del Sud Italia, favorendo la crescita economica e l'integrazione delle infrastrutture nei territori. Il programma punta su innovazione, sostenibilità e digitalizzazione per migliorare la competitività del sistema logistico e di trasporto, aumentando così l'attrattività e l'efficienza delle regioni meno sviluppate.

IMPORTO (MLN)	PROGETTI SELEZIONATI	PROGETTI CONVENZIONATI	BENEFICIARI
810	78	76	62

DATI AL 31/12/2024 - Importo Delibera Cipess n. 66/2024 pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 35 del 12/02/2025

Il Programma ha un valore finanziario complessivo pari a euro 810.368.464,45 e si articola su 6 Assi di intervento:

A. Digitalizzazione della logistica

Risorse: 21.676.973,34 euro

4 Linee di azione

- Rafforzamento dei "fast corridor" ferroviari e su gomma
- Adozione da parte delle Autorità di sistema Portuale" del Port Community System
- Estensione dello sdoganamento in mare a tutti i porti
- Consolidamento Piattaforma Logistica Nazionale

La logistica in Europa ha un ruolo cruciale nel favorire la mobilità sostenibile e competitiva di persone e merci e nel garantire la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e la sicurezza dei trasporti. Le tecnologie più innovative dell'informazione e della comunicazione possono fornire un deciso contributo allo sviluppo dell'intermodalità e della logistica integrata, facilitando il monitoraggio e la localizzazione delle merci su tutte le reti di trasporto e raccordando con maggiore efficienza amministrazioni e imprese. In tal senso il PAC affronta le sfide legate all'aumento continuo della domanda di mobilità pensando i trasporti in un modo nuovo, con un approccio di sistema nel quale informazione, gestione e controllo operano in sinergia, ottimizzando l'uso delle infrastrutture, dei veicoli e delle piattaforme logistiche, in un'ottica multimodale.

B. Programma Recupero Waterfront

Risorse: 221.660.764,89 euro

4 Linee di azione

- Ampliamento e riqualificazione degli approdi dei moli
- Restyling dei Terminal Crociere dei porti delle regioni meno sviluppate
- Sistemazione e riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali
- Miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali

I mutamenti radicali del modo di abitare e di vivere un territorio hanno interessato fortemente la relazione tra la città e il porto generando un fenomeno urbano contemporaneo denominato waterfront redevelopment. Sono numerosi i casi in cui si assegna al waterfront un valore trainante nella prospettiva di sviluppo urbano e sono sempre più diffusi quei progetti in cui si sperimentano modalità innovative di interpretazione dello spazio che si intrecciano con interventi di promozione dello sviluppo economico e sociale, della tutela delle risorse e del patrimonio culturale. In tale contesto il PAC attiva processi di rigenerazione e riqualificazione dei waterfront per migliorare l'attrattività delle aree "a cavallo" tra porto e i rispettivi ambiti urbani portuali attraverso progettualità idonee ad esaltarne le diversità in grado di esprimere al meglio il binomio "fruibilità turistica/interconnessione territoriale".

C. Accessibilità Turistica

Risorse: 228.182.487,85 euro

3 Linee di azione

- Pianificazione e programmazione dei sistemi di trasporto nelle aree di attrazione
- Potenziamento e riqualificazione della dotazione materiale e immateriale trasportistica
- Miglioramento e sostenibilità della mobilità interna ed esterna alle aree di attrazione

In Italia il turismo rappresenta uno dei principali fattori di sviluppo economico, integrato e sostenibile dell'intero Paese. Due aspetti considerati strategici per garantire condizioni di elevata competitività e attrattività del settore sono la fruibilità e l'accessibilità turistica ovvero la presenza e la dotazione di risorse naturali e culturali, unitamente all'esistenza di un insieme di reti e servizi integrati relativi alla mobilità in grado di innalzare la percezione positiva da parte del turista. Pertanto, obiettivo degli interventi previsti dal PAC è incrementare l'attrattività turistica dei siti storico culturali e naturali del sud d'Italia qualificando e modernizzando il sistema di accessibilità attraverso la realizzazione di interventi in grado di garantire l'integrazione funzionale fra infrastrutture e nodi esistenti.

D. Green Ports

Risorse: 44.415.632,18 euro

5 Linee di azione

- Pianificazione energetico - ambientale dei porti
- Risparmio ed efficientamento energetico
- Produzione di energia da fonti rinnovabili
- Mobilità sostenibile nelle aree portuali
- Monitoraggio ambientale nelle aree portuali

Il PAC, in linea con la strategia Europea 2020 di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, pone al centro degli interventi la sostenibilità ambientale, per favorire il passaggio a un'economia a bassa emissione di carbonio, incrementare l'uso delle fonti di energia rinnovabile, modernizzare il settore dei trasporti e promuovere l'efficienza energetica. Gli interventi previsti, pertanto, promuovono l'introduzione di soluzioni tecnologiche innovative per la produzione di energia da fonti rinnovabili e di nuovi processi per l'integrazione di problematiche di carattere ambientale ed energetico. Tale approccio si inserisce nel dibattito internazionale sulla tematica dei Green Ports e dell'adozione da parte delle Autorità Portuali di approcci efficaci in termini di riduzione dei consumi energetici, al fine di realizzare strutture portuali sempre più sostenibili.

E. Progetti infrastrutturali di completamento

Risorse: 276.375.879,19 euro

3 Linee di azione

- Progetti infrastrutturali ferroviari
- Realizzazione di interventi infrastrutturali coerenti con i criteri di selezione del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 e/o attivati nella programmazione 2007-2013
- Progetti di Completamento finanziati dal Fondo REACT nell'ambito del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

I passati cicli di programmazione hanno evidenziato situazioni di ritardo nell'avvio delle opere e rallentamenti nella fase di attuazione degli interventi. In tale contesto il PAC finanzia progetti di completamento già selezionati nell'ambito del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 e/o di programmazioni precedenti. Gli interventi previsti dall'Asse mirano al potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza, della competitività del sistema portuale e interportuale e del raccordo operativo e funzionale tra i soggetti pubblici e privati operanti nel settore dei trasporti e della logistica.

F. Capacità istituzionale e supporto per l'attuazione

Risorse: 18.056.727,00 euro

Allo scopo di migliorare la governance multilivello e la capacità amministrativa e tecnica delle pubbliche amministrazioni nei programmi d'investimento pubblico è previsto un supporto tecnico-specialistico per la gestione ed attuazione del Programma.

LE RETI TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK (TEN-T)

transport.ec.europa.eu



La costituzione e lo sviluppo delle Reti Transeuropee di Trasporto (di seguito Reti TEN-T) ha rappresentato e tuttora rappresenta uno degli elementi unificanti dell'Unione europea, poiché in grado di contribuire a una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, al buon funzionamento del mercato interno e al rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale volta a sviluppare una rete integrata di infrastrutture di trasporto su scala continentale.

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

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

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

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

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

Il nuovo Regolamento EU n. 1679/2024 ha recentemente introdotto una nuova configurazione delle reti TEN-T e dei Corridoi di Trasporto Europei, nuove visioni di governance, nuove sfide ambiziose sui requisiti tecnici da realizzare per tutte le modalità di trasporto, un nuovo concetto di spazio marittimo europeo, obiettivi innovativi per una rete resiliente, sicura, sostenibile, tecnologica e performante con orizzonti di attuazione sempre più compressi associati a cospicui necessari fabbisogni finanziari.

Assume, quindi, un ruolo essenziale l'impegno congiunto degli Stati membri e, per la prima volta, anche dei Paesi terzi localizzati nell'area dei Balcani Occidentali, entrati a pieno diritto nella strategia dei grandi assi dei Corridoi, guidati dagli organismi europei e supportati sia tecnicamente che

finanziariamente, per cogliere i frutti di una pianificazione pluriennale strutturata e trasformare in realtà un disegno creato da decenni e perseguito con sforzi e investimenti considerevoli.

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

Il testo del Regolamento contempla, dunque, nuovi requisiti e misure, particolarmente sfidanti e rigorosi, per il completamento della rete transeuropea dei trasporti in tre orizzonti temporali stabiliti: 2030 per la rete di rango Centrale (Core), 2040 per la rete Centrale estesa (extended Core) di nuova introduzione - che insieme costituiscono i tracciati dei Corridoi - e 2050 per la rete di rango Globale (Comprehensive). I parametri tecnici rafforzati saranno fondamentali per contribuire alla riduzione delle emissioni dei trasporti del 90% e sono monitorati dai Coordinatori europei nell'ambito dei Piani di Lavoro, documenti strategici sullo stato di attuazione dei Corridoi, che, sviluppati di concerto con gli Stati membri, saranno pubblicati nel 2026 a seguito dell'approvazione dei Ministri.

VALORE FINANZIARIO COMPLESSIVO

La realizzazione della rete TEN-T è legata al programma finanziario Connecting Europe Facility (CEF), lo strumento principale attraverso cui l'Unione europea cofinanzia progetti infrastrutturali sulle reti. In particolare, il CEF rappresenta il principale canale di finanziamento per i progetti TEN-T, sostenendo interventi ad alto valore aggiunto come i collegamenti transfrontalieri, i nodi multimodali e le opere strategiche su scala europea.

TERRITORI DI INTERVENTO

La rete TEN-T è costituita da un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, terminali ferroviario-stradali e aeroporti) considerate "rilevanti" a livello europeo.

TEN-T IN ITALIA

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolge un ruolo cruciale nella gestione e supervisione dei progetti e delle politiche relative alla rete TEN-T in Italia. Il MIT è responsabile dell'attuazione delle politiche di trasporto, del coordinamento dei progetti a livello nazionale, nonché del dialogo con le istituzioni europee per garantire che l'Italia possa sfruttare al meglio i fondi europei del Connecting Europe Facility (CEF).

Esso assicura che i progetti TEN-T siano in linea con le priorità europee e nazionali in termini di sostenibilità, innovazione e coesione territoriale, nonché il miglioramento dell'interoperabilità tra i vari sistemi di trasporto.

In qualità di interlocutore principale con la Commissione europea, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti coordina le azioni necessarie per implementare i progetti TEN-T, garantendo che l'Italia contribuisca in modo significativo alla realizzazione della rete di trasporto trans-europea, al fine di sostenere la crescita economica, la competitività e la sostenibilità ambientale.

Nelle Figure che seguono sono rappresentate le mappe della rete TEN-T italiana.

MAPPA DELLE RETI ITALIANE – RETE GLOBALE E CENTRALE: VIE NAVIGABILI INTERNE E PORTI



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

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



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

MAPPA DELLE RETI ITALIANE – RETE GLOBALE: FERROVIE E AEROPORTI; RETE CENTRALE E CENTRALE ESTESA: FERROVIE (TRASPORTO PASSEGGERI) E AEROPORTI



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

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



Inoltre, il territorio italiano è interessato da cinque dei nove Corridoi Europei di Trasporto, assi della massima importanza strategica per lo sviluppo di flussi di trasporto merci e passeggeri in Europa, riconfigurati per garantire che la pianificazione delle infrastrutture soddisfi le reali esigenze operative, integrando ferrovie, strade e vie navigabili. L'introduzione di un nuovo corridoio che attraversa i paesi dei Balcani Occidentali ha, in tal modo, di fatto consolidato il ruolo dell'Italia quale hub logistico euromediterraneo.

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

- il Corridoio Mediterraneo si estende dalla Spagna fino all'Ucraina passando attraverso Croazia, Francia, Italia, Slovenia e Ungheria; esso attraversa l'intero Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo i grandi nodi di Genova, La Spezia, Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna in Italia e proseguendo fino a Leopoli in Ucraina. I porti marittimi core inclusi sul tracciato sono cinque: Genova, La Spezia, Ravenna, Venezia e Trieste e i porti interni sono cinque: Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia; i terminali ferroviario-stradali core sono invece nove: Vado, Torino-Orbassano, Novara-Agognate (con la recente aggiunta di Agognate), Milano Smistamento-Segrate (con la recente aggiunta di Segrate), Verona, Padova, Bologna, Cervignano, Trieste-Ferneti (di nuova introduzione). Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, sono presenti sul Corridoio, ai sensi dell'accordo provvisorio, diciannove nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione¹. Gli interventi principali previsti interessano la sezione transfrontaliera ferroviaria Lione-Torino, quelli sulla linea ferroviaria Milano-Brescia-Venezia-Trieste e, data la parziale sovrapposizione con il Corridoio Baltico-Adriatico, quelli relativi alla riqualificazione del tracciato della sezione transfrontaliera Trieste-Divaccia;
- il Corridoio Mare del Nord - Reno - Mediterraneo si sviluppa lungo cinque Stati membri e la Svizzera, collegando i porti del Mare del Nord al Mar Tirreno attraverso Belgio, Olanda, Francia, Germania, Svizzera ed Italia. Esso interessa alcune delle regioni europee più densamente popolate e economicamente più competitive e, dal punto di vista infrastrutturale, è significativamente maturo rendendolo un "precursore" per altri corridoi, soprattutto per quanto riguarda le iniziative sulle innovazioni e le nuove tecnologie; esso connette i valichi al confine con la Svizzera presso Domodossola e Chiasso con il porto core di Genova, incrociando il tracciato trasversale del Corridoio Mediterraneo. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono quattro: Genova, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo; l'unico porto marittimo core incluso sul tracciato è il porto di Genova; i terminali ferroviario-stradali core sono invece tre: Vado, Novara-Agognate (con la recente aggiunta di Agognate), Milano Smistamento-Segrate (con la recente aggiunta di Segrate), giace sul Corridoio anche il terminale Comprehensive di Busto Arsizio – Sacconago – Gallarate (integrato da Busto Arsizio e Sacconago). Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, sono presenti sul Corridoio, ai sensi dell'accordo provvisorio, quattro nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione²;
- il Corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico, si estende dai porti del Mar Baltico a quelli dell'Adriatico e nel nuovo assetto della rete, si prolunga lungo la dorsale Adriatica giungendo fino a Bari. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono due: Bologna e Venezia; i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono cinque: Ancona, Bari, Ravenna, Venezia e Trieste e i porti interni sono tre: Ravenna, Trieste e Venezia; i terminali ferroviario-stradali core sono, invece, sette: Bari, Ancona-Jesi, Vado, Bologna, Padova, Cervignano, Trieste-Ferneti (di nuova introduzione). Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, sono presenti sul Corridoio, ai sensi dell'accordo provvisorio, quattordici nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione³; in Italia, il Corridoio interessa principalmente il Nord-Est (Friuli-Venezia Giulia, Veneto e parte dell'Emilia-

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

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

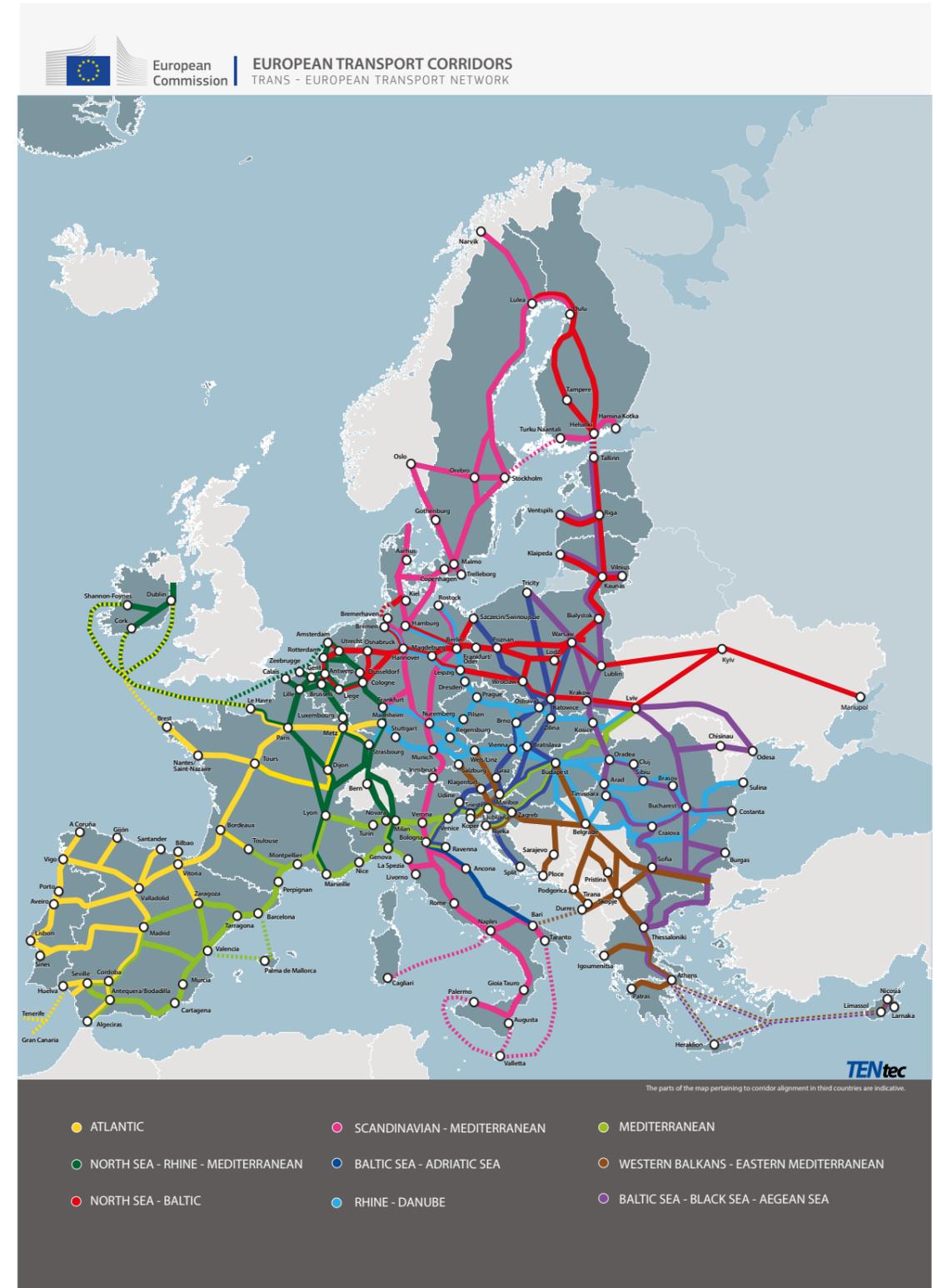
3 per il **Corridoio Mar Baltico - Mar Adriatico** i nodi urbani sono i seguenti: Ancona, Andria, Bari, Bologna, Ferrara, Foggia, Forlì, Padova, Pescara, Ravenna, Rimini, Trieste, Udine e Venezia.

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

Romagna) e tra i principali interventi si evidenziano l'adeguamento della tratta ferroviaria Udine-Cervignano-Trieste, il potenziamento della Venezia - Trieste e quello della tratta transfrontaliera Trieste-Divača nonché soluzioni per lo sviluppo del sistema portuale dell'Alto Adriatico;

- il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo è l'asse portante per l'Italia che attraversa l'intero stivale, scendendo dal valico del Brennero fino alla Sicilia. Il Corridoio è un asse nord-sud essenziale per l'economia europea e si estende dalla Finlandia e dalla Svezia, a nord, fino all'isola di Malta, a sud, attraversando la Danimarca, la Germania, l'Austria e l'Italia. Il Corridoio è stato esteso anche recentemente a Narvik in Norvegia per favorire il trasporto delle merci provenienti dalle regioni artiche per via terrestre e attraverso possibili future rotte nel Mare del Nord. Tra gli interventi più significativi del Corridoio si annoverano la galleria ferroviaria di base del Brennero, in corso di realizzazione, con le relative tratte di accesso; l'Italia è interessata anche dai lavori riguardanti la linea Napoli-Bari e dalla riqualificazione delle linee Verona-Bologna, Bologna-Ancona e Napoli-Reggio Calabria, Messina-Catania-Augusta/Palermo. Il nuovo assetto della rete, intervenuto con l'adozione del Regolamento, rileva l'inclusione del porto di Civitavecchia, priorità nazionale conseguita dopo un lungo negoziato, che si unisce ai dieci porti core marittimi della rete TEN-T che fanno parte di questo Corridoio (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo con Termini Imerese, Taranto) tra i complessivi quindici core localizzati sul territorio nazionale. Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti core che ricadono sul Corridoio sono cinque: Bologna, Cagliari, Napoli, Palermo e Roma Fiumicino; i terminali ferroviario-stradali core sono, invece, dieci: Ancona-Jesi, Bari, Bologna, Santo Stefano di Magra (di nuova introduzione), Livorno-Guasticce, Nola, Marciianise Maddaloni, Prato, Pomezia, Verona. Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, sono presenti sul Corridoio ventitré nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione⁴;
- il Corridoio Balcani- Occidentali – Mediterraneo Orientale, come anticipato, prevede l'inserimento dell'Italia nel suo tracciato con la sezione di collegamento terrestre "Trieste-Lubiana" e la sezione marittima "Sofia-Skopje-Durazzo-Bari" rendendo nuovamente strategico il Corridoio paneuropeo VIII. Da Cipro, passando per Grecia, Bulgaria, Nord Macedonia, Albania, Montenegro, Kosovo, Serbia, Bosnia ed Erzegovina, Ungheria, Croazia e Slovenia, il tracciato del Corridoio arriva in Austria e in Italia. Per quanto concerne i nodi, i porti marittimi core inclusi sul tracciato sono due: Bari e Trieste; vi è l'unico terminale ferroviario-stradale core che giace sul tracciato a Trieste-Fernetti (di nuova introduzione). Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, è presente sul Corridoio, ai sensi dell'accordo provvisorio, il nodo urbano di Trieste.

Nell'immagine seguente sono rappresentati i 9 Corridoi di Trasporto Europei



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

Ai nove Corridoi si affiancano due priorità orizzontali rivolte all'attuazione del sistema di segnalamento e controllo ferroviario (ERTMS) lungo la rete europea e allo sviluppo dello Spazio Marittimo Europeo per le quali vengono redatti specifici piani di lavoro con l'azione proattiva di due ulteriori appositi Coordinatori europei. La conversione delle Autostrade del Mare nel concetto di Spazio Marittimo Europeo, con vincoli meno stringenti sui porti in termini di identificazione delle possibili rotte, darà particolare rilevanza ai collegamenti di corto raggio (Short Sea Shipping).

IL CONNECTING EUROPE FACILITY PER I TRASPORTI

Il Connecting Europe Facility (CEF) è uno strumento finanziario chiave dell'Unione europea volto a sostenere lo sviluppo di reti transeuropee ad alte prestazioni, sostenibili ed efficienti nei settori dei trasporti, dell'energia e dei servizi digitali. Attraverso il CEF, l'Unione europea promuove la connettività, la crescita economica e la coesione territoriale.

Il CEF Trasporti crea benefici per i cittadini europei, poiché rende la mobilità più facile, più intelligente, più sicura e più sostenibile. Contribuisce, al contempo, alla transizione energetica concentrandosi sulle infrastrutture verdi e sulla produzione di energia rinnovabile. Facilita, inoltre, l'interazione tra pubbliche amministrazioni, imprese e cittadini. Attraverso progetti finanziati dall'UE, il CEF per i trasporti contribuisce al completamento della rete di rango centrale, estesa e globale, e dei Corridoi di Trasporto europei, obiettivi strategici della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

TERRITORI DI INTERVENTO

Gli interventi del CEF si concentrano:

- sui territori di tutti gli Stati membri dell'UE
- sui territori dei Paesi Terzi associati al programma CEF

Il programma include progetti sulla rete globale, estesa e centrale, con un focus su nove corridoi prioritari che attraversano l'intero continente europeo.

VALORE FINANZIARIO COMPLESSIVO

Per il periodo 2021-2027, il CEF dispone di una dotazione finanziaria complessiva di 33,71 miliardi di euro, così suddivisi:

- Trasporti: 25,81 miliardi euro (di cui 11,2 miliardi di euro di Fondo di Coesione) per lo sviluppo di infrastrutture multimodali, progetti ferroviari, stradali, portuali, aerei e relativi ai terminali ferroviario stradali e ai nodi urbani
- Energia: 5,84 miliardi euro per interconnessioni transfrontaliere, smart grids, sicurezza energetica
- Digitale: 2,07 miliardi euro per reti ad alta capacità, 5G, cloud, e progetti di servizi digitali paneuropei

SETTORI D'INTERVENTO

Il Connecting Europe Facility (CEF) per i trasporti promuove reti interconnesse e multimodali al fine di sviluppare e modernizzare le infrastrutture ferroviarie, stradali, fluviali e marittime, oltre a garantire una mobilità sicura. Priorità è data al completamento delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T), concentrandosi sui collegamenti mancanti e sui progetti transfrontalieri con un valore aggiunto per l'UE. Oltre a progetti infrastrutturali, il Programma sostiene anche misure cosiddette smart e le applicazioni telematiche, così come i sistemi di gestione del traffico, l'innovazione, la riduzione dell'impatto ambientale, il miglioramento dell'efficienza energetica, la mobilità urbana e l'aumento della sicurezza e della resilienza dei trasporti. Le stazioni di ricarica dell'energia elettrica ad alta potenza e le stazioni di rifornimento di idrogeno sono in fase di realizzazione attraverso l'infrastruttura per i combustibili

alternativi (AFIF). I progetti di mobilità militare migliorano le infrastrutture di trasporto chiave per renderle adatte sia a scopi civili che militari. Promuove, altresì, politiche sinergiche intersettoriali quali la mobilità digitale, connessa e automatizzata.

OBIETTIVI

Il CEF è uno strumento finanziario dell'Unione europea che mira a migliorare le infrastrutture europee nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni. Nello specifico è volto a:

- migliorare l'accessibilità e la connettività, in particolare quella transfrontaliera
- potenziare l'integrazione del mercato interno e rafforzare la coesione economica
- promuovere soluzioni sostenibili e innovative
- rafforzare la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture

CEF TRASPORTI IN ITALIA

L'Italia partecipa attivamente al programma CEF anche come beneficiaria diretta di finanziamenti europei, attraverso i soggetti beneficiari pubblici e privati.

I bandi CEF per i trasporti sono coordinati a livello nazionale dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In particolare:

- si evidenzia che nel ciclo di programmazione 2014-2020, che ha concluso la sua implementazione tecnica lo scorso 31 dicembre 2024 e sta completando le procedure di rendicontazione finanziaria nel 2025, il portafoglio dei progetti italiani consta nel suo complesso di 120 azioni, per un contributo europeo allocato pari a circa 1,67 miliardi di euro a fronte di investimenti pari a circa 4,4 miliardi di euro. Tra i progetti si annoverano i principali progetti transfrontalieri nazionali, tra i quali si segnalano la Galleria di Base del Brennero lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e la nuova linea ferroviaria Torino-Lione lungo il Corridoio Mediterraneo, che, con le relative tratte di accesso, assorbono oltre 1 miliardo di euro di contributo europeo; 28 azioni sono dedicate alla mobilità sostenibile, gli altri progetti riguardano le applicazioni telematiche per l'attuazione dei sistemi ERTMS (Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario), SESAR (Cielo Unico Europeo), ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti) e C-ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti Cooperativi) e sono rivolti anche, più in generale, allo sviluppo infrastrutturale della rete e dei nodi, all'efficienza, alla resilienza e alla sicurezza nei porti, alle vie di navigazione interna, ai collegamenti dei nodi logistici (ivi inclusi gli scali aeroportuali) e alla creazione di nuove aree di parcheggio sicure per veicoli pesanti su strada;
- nell'attuale ciclo di programmazione 2021-2027, il portafoglio dei progetti italiani consta, nel suo complesso, di 76 azioni per circa 1,48 miliardi di euro di contributo europeo. Tra le suddette azioni, si annoverano le prosecuzioni dei grandi progetti transfrontalieri quali la Galleria di Base del Brennero e la nuova linea ferroviaria Torino-Lione che, con le relative tratte di accesso, assorbono circa 938,5 milioni di euro di contributo europeo; ad essi si aggiunge la progettazione esecutiva della sola componente ferroviaria del Ponte sullo Stretto di Messina per circa 24,8 milioni di euro di finanziamento europeo. Inoltre, 25 iniziative, sono mirate all'adozione di combustibili alternativi nei trasporti, con un contributo europeo assegnato pari a circa 226,8 milioni di euro, attribuito, per lo più, con una logica a costi unitari. Gli altri progetti si rivolgono sia alle applicazioni telematiche per l'attuazione dei sistemi ERTMS, SESAR, ITS e C-ITS che allo sviluppo infrastrutturale della rete e dei nodi, al miglioramento dell'efficienza, resilienza e sicurezza nei porti, nei terminali ferroviario-stradali e negli scali aeroportuali, alle nuove aree di parcheggio sicure per veicoli pesanti su strada così come alla riqualificazione delle infrastrutture a duplice uso civile-militare, grazie allo stanziamento di risorse rivolte alla Mobilità Militare.

ESPON 2030 - PROGRAMMAZIONE 2021/2027

espon.eu

IL PROGRAMMA

Nell'Ambito della cooperazione territoriale europea (CTE/Interreg) l'Italia partecipa, nel periodo di programmazione 2021-2027, a diciannove programmi volti a promuovere la collaborazione tra i territori dei diversi Stati membri dell'UE mediante la realizzazione di azioni congiunte, scambi di esperienze e costruzione di reti tra attori nazionali, regionali e locali, al fine di promuovere uno sviluppo economico, sociale e territoriale armonioso dell'Unione europea nel suo insieme. Tra questi rientra il programma ESPON 2030.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) è responsabile nazionale del Programma ESPON 2030 con funzioni di capo della delegazione italiana nel Comitato di Sorveglianza (Monitoring Committee, MC), a partire dal 2002, anno dell'avvio operativo del Programma. In particolare, la Direzione Generale per lo sviluppo del territorio e i progetti internazionali di questo Ministero ha accompagnato l'evoluzione di ESPON a partire dal settennio di programmazione 2000-2006 fino al periodo in corso.

La Direzione Generale è anche co-Presidente, con la Regione Lombardia, del Comitato Nazionale di ESPON 2030.

LA GOVERNANCE DEL PROGRAMMA ED I PRINCIPALI SOGGETTI

Alla fine del 2024 il MIT (in particolare la Div. 5 "Programmi e progetti europei di sviluppo spaziale e urbano" della Direzione generale per lo sviluppo del territorio e i progetti internazionali) è stato, inoltre designato National Contact Point di ESPON, con procedura scritta di approvazione della nomina in Comitato Nazionale.

L'Autorità di Gestione del programma è il Lussemburgo; la sua attuazione e il management delle risorse avviene attraverso un beneficiario unico/soggetto attuatore, denominato GECT, (Gruppo europeo di cooperazione territoriale), che attraverso meccanismi di governance e di consultazione procede alla costruzione e assegnazione dei bandi di ricerca, sui temi definiti dagli stati membri in seno al Monitoring Committee.

Il GECT ESPON fornisce sostegno e consulenza agli attuatori dell'Agenda territoriale 2030 per le future azioni in materia di coesione territoriale, sia interregionale sia transfrontaliera, nonché in materia di transizione energetica e di digitalizzazione dei territori. Il National Contact Point collabora strettamente con il GECT per la divulgazione e la disseminazione del Programma, anche in sinergia con il Comitato Nazionale.

OBIETTIVI DEL PROGRAMMA - THEMATIC ACTION PLANS - TAPs

Obiettivo principale del Programma è la produzione di conoscenze e indicatori territoriali (territorial evidence) pan-europei comparabili, sistematici ed affidabili per indirizzare la politica di coesione territoriale europea verso una crescita competitiva e sostenibile.

Le attività di ESPON 2030 sono multidisciplinari e trasversali, rappresentano un importante riferimento conoscitivo di supporto per la definizione delle politiche di coesione.

Le ricerche ESPON sono inserite come best practices nell'ambito dell'Agenda Territoriale europea (TA 2030) come orientamenti per la pianificazione strategica dello spazio e il rafforzamento della dimensione territoriale delle politiche europee a tutti i livelli di governance, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile in Europa.

L'attività di ricerca di ESPON 2030 è organizzata in 8 Piani di Azione Tematici Thematic Action Plans (TAPs) selezionati e sulla base delle principali sfide per le politiche dell'UE e per gli Stati membri; essi rappresentano delle linee condivise, riferibili a specifiche tematiche sulla base delle quali sono in corso di svolgimento studi e progetti. I TAPs individuati fino ad oggi sono i seguenti:

1. TERRITORI RESILIENTI ALLE CRISI

Obiettivi: supportare le autorità locali e nazionali nella risposta politica alla vulnerabilità dei territori europei a diversi tipi di crisi, come quelle ambientali, economiche, sociali, sanitarie e digitali, fornendo informazioni sui punti di forza specifici dei territori europei che consentano loro di resistere e prepararsi ai mutamenti improvvisi.

Strumenti: studi comparativi, ricerche ed evidenze scientifiche che possano individuare la vulnerabilità alle crisi e i conseguenti rischi in diversi tipi di territori, nonché le opportunità di sviluppo trasformativo (basate, ad esempio, su specificità geografiche e somiglianze).

2. TERRITORI CLIMATICAMENTE NEUTRI

Obiettivi: rafforzare lo sviluppo delle capacità e delle competenze dei diversi attori a tutti i livelli di governance e in tutti i settori politici nella pianificazione, nell'attuazione, nel monitoraggio e nella valutazione delle strategie e delle misure di neutralità climatica in tutti i territori e in tutte le regioni europee.

Strumenti: ricerche ed evidenze territoriali sul consumo e sulla produzione di energie (rinnovabili), sui servizi ecosistemici, sulla biodiversità e sulle risorse naturali all'interno dei territori europei e del mare per favorire la transizione delle città e delle regioni verso la neutralità climatica entro il 2050. Tramite l'analisi della mobilità, pianificazione territoriale e consumo di energia delle singole realtà territoriali si vuole favorire la riduzione delle emissioni di carbonio, migliorare l'efficienza energetica e raggiungere l'autosufficienza in termini di energia.

3. GOVERNANCE DELLE NUOVE AREE GEOGRAFICHE

Obiettivi: migliorare la comprensione delle nuove aree geografiche emergenti in termini di accordi funzionali e di cooperazione con l'obiettivo di supportare le autorità nazionali nell'elaborazione di meccanismi di governance adeguati e innovativi.

Strumenti: studi metodologici volti a identificare le geografie emergenti, le loro caratteristiche socioeconomiche e il potenziale di sviluppo integrato, valutando inoltre i meccanismi di governance esistenti, promuovendo allo stesso tempo un approccio funzionale nella pianificazione e nella governance. Le ricerche hanno lo scopo di individuare indicatori territoriali innovativi, per intercettare le tendenze di sviluppo dei territori, al fine di promuovere meccanismi di governance multilivello "su misura", adatti a diversi tipi di aree funzionali. È inoltre intenzione supportare e migliorare la capacità delle autorità di pianificazione territoriale e degli stakeholders.

4. PROSPETTIVE PER TUTTE LE PERSONE E TUTTI I LUOGHI

Obiettivi: migliorare la comprensione delle tendenze socioeconomiche e delle disparità per garantire politiche mirate e tempestive, tenendo conto delle diversità dei modelli di sviluppo territoriale.

Strumenti: elaborazione di conoscenze e evidenze scientifiche sui modelli territoriali di convergenza economica e sociale verso l'alto allo scopo di individuare nuovi approcci per la gestione delle disparità economiche e sociali sui territori; creare reti che promuovano strategie di adattamento basate su obiettivi collettivi più ampi (inclusione, giustizia spaziale, benessere, transizione giusta ed equa, ecc.) coinvolgendo gli stakeholders nei processi decisionali.

5. TERRITORI EUROPEI NELLE INTERAZIONI GLOBALI⁵

Obiettivi: preparare i responsabili politici a un approccio "vigile, dinamico e adattivo" alla competitività regionale nel contesto dell'Open Strategic Autonomy (OSA). Si tratta di capire in che modo l'OSA, che dà priorità alle transizioni verdi e digitali, influenzerà il commercio, l'accesso alla tecnologia e gli investimenti esteri nelle diverse regioni. Queste conoscenze saranno utilizzate per sviluppare raccomandazioni per l'adattamento delle strategie territoriali al fine di mantenere la competitività.

Strumenti: la TAP si focalizza sulla dimensione territoriale dell'OSA. Esaminerà in che modo l'accento posto sull'autonomia strategica inciderà sulla competitività delle regioni europee nelle transizioni verdi e digitali. Le attività di ricerca nell'ambito di questo TAP esamineranno come gli strumenti dell'OSA influenzeranno le dipendenze dal commercio globale, dalle reti tecnologiche e dalla proprietà di capitali stranieri e in che modo le regioni possono adattarsi a questi cambiamenti.

6. VIVERE, LAVORARE E VIAGGIARE ATTRAVERSO I CONFINI

Obiettivi: sostenere tutte le parti interessate per rafforzare la cooperazione transfrontaliera e ridurre gli ostacoli specifici che le regioni di confine devono affrontare, sviluppando e rafforzando modelli territoriali di coordinamento delle politiche nelle regioni transfrontaliere.

Strumenti: elaborare studi comparativi volti ad approfondire le conoscenze in materia sociale, economica e amministrativa, per le zone di frontiera; produrre prove specifiche per le regioni transfrontaliere; informare le parti interessate europee, nazionali, regionali o locali; promuovere la cooperazione con i paesi candidati all'adesione all'UE per individuare approcci politici allineati.

7. SMART CONNECTIVITY

Obiettivi: collegare il processo di digitalizzazione alla mobilità sostenibile, sviluppando una base di conoscenza per supportare i policy maker nel comprendere meglio come utilizzare la transizione digitale per affrontare le sfide territoriali e la coesione digitale, in particolare in relazione alla scarsa accessibilità di alcuni territori.

Strumenti: elaborare studi metodologici volti ad accedere a nuovi dati e a sviluppare indicatori adeguati al fine di valutare la digitalizzazione, la connettività a livello territoriale in termini di potenziali di sviluppo; supportare il cambiamento organizzativo e l'aumento delle competenze e delle soluzioni digitali; migliorare l'accesso ai servizi pubblici di base per tutti i cittadini, attraverso la fornitura di soluzioni digitali (e-government, e-health, e-energy, e-transport, ecc.); rafforzare le capacità e le competenze dei responsabili politici al fine di sviluppare strategie digitali regionali e locali adeguate e personalizzate attraverso un approccio incentrato sui cittadini e la progettazione dei servizi (co-creazione, innovazione 2.0).

⁵ TAP di recente ridefinizione, in seguito all'intervento del Monitoring Committee.

8. ADATTARSI ALL'IMPATTO DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Obiettivi: sviluppare le conoscenze delle effettive conseguenze dei cambiamenti climatici sui territori ed elaborare possibilità di adattamento a tali cambiamenti, riducendo così gli effetti negativi sia a livello economico che sociale.

Strumenti: elaborazione di studi comparativi volti a identificare gli impatti territoriali dei cambiamenti climatici; sviluppare indicatori per misurare e monitorare i rischi climatici in diversi tipi di territori; informare i paesi, le regioni e le città che cercano di costruire misure di adattamento ai rischi climatici; promuovere la creazione di reti e il coinvolgimento delle società civili tramite azioni trasversali; rafforzare le capacità e le competenze dei responsabili politici; sostenere lo sviluppo delle capacità dei diversi attori territoriali nella pianificazione, nella gestione, nell'attuazione, nel monitoraggio e nella valutazione per garantire che le capacità di adattamento dei territori possano essere pienamente utilizzate.

I PAESI COINVOLTI E LA PARTECIPAZIONE ITALIANA AL PROGRAMMA

L'Italia insieme a tutti gli Stati membri dell'UE più quattro Stati partner (Svizzera, Norvegia, Islanda e Liechtenstein) partecipa al Programma ESPON 2030, (CTE/Interreg) per un totale di 31 Stati.

ESPON 2030 ha una forte connotazione politica e strategica, essendo finalizzato non solo a creare conoscenze utilizzabili dai Policy maker, ma anche a migliorare l'analisi delle tendenze di sviluppo in relazione alle finalità della coesione territoriale (art. 14 Regolamento (UE) 2021/1059), rafforzando la ripresa e la resilienza dei territori dell'UE dalle crisi.

La partecipazione dell'Italia al Programma ha sempre prodotto ottimi risultati ed anche in questo ciclo di programmazione, la presenza di soggetti italiani (società di ricerca, istituti universitari, amministrazione ecc.) tra gli aggiudicatari e i promotori di ricerche a tutte le scale (regionale, europea, subregionale) ha fornito ottimi contributi agli obiettivi del programma.

VALORE FINANZIARIO COMPLESSIVO

Il programma ESPON elabora studi, analisi e dati territoriali sistematici, affidabili e comparabili necessari a indirizzare la politica di coesione territoriale a livello nazionale, regionale e dell'intero sistema europeo e prevede un finanziamento di 60 milioni di euro totali, di cui 48 milioni dal FESR - Fondo europeo di sviluppo regionale e i restanti 12 milioni finanziati dagli stati membri.

VALORE COMPLESSIVO DEGLI INTERVENTI	DOTAZIONE FESR	FINANZIAMENTO STATI MEMBRI	QUOTA ITALIANA (nel settennio)
€ 60.000.000	€ 48.000.000	€ 12.000.000	€ 847.000 circa

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE INFRASTRUTTURE E RETI 2014/2020

ponir.mit.gov.it

Il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, cofinanziato dall'Unione europea persegue le priorità dell'UE nell'ambito delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto. Il Programma è gestito dal MIT e interviene per migliorare le condizioni di mobilità delle persone e delle merci, tutelando le risorse idriche, l'ambiente e il territorio.

IL PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020 INTERVIENE IN BASILICATA, CALABRIA, CAMPANIA, PUGLIA E SICILIA

Le priorità su cui si fonda la strategia di attuazione del PON-IR sono:

- sostegno ai cittadini e ai loro spostamenti da e per i luoghi di lavoro e di istruzione avvicinando i servizi alle persone e alle imprese;
- ottimizzazione della catena logistica al fine di ridurre le esternalità negative sulla qualità dell'aria e sulla congestione del sistema viario;
- tutela e valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente a garanzia della sicurezza degli spostamenti, la sostenibilità ambientale ed economica delle opere pubbliche e l'efficienza degli investimenti.

CON UNA DOTAZIONE FINANZIARIA DI 2.234 MILIONI DI EURO, IL PON INFRASTRUTTURE E RETI È STRUTTURATO IN SETTE ASSI

- **ASSE I**
Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T
- **ASSE II**
Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili
- **ASSE IV**
Ridurre le perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio
- **ASSE VI**
Potenziare la mobilità regionale per una ripresa verde, digitale e resiliente
- **ASSE VII**
Riduzione delle spese per l'energia elettrica
- **ASSE III e ASSE V**
Assistenza tecnica, interventi volti a conseguire la più ampia efficienza ed efficacia delle azioni sostenute dal Programma

...CHE PERSEGUONO I SEGUENTI OBIETTIVI

- Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale
- Miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza
- Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale
- Miglioramento della mobilità regionale
- Integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali
- Ottimizzazione del traffico aereo
- Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua
- Approvvigionamento, efficientamento e risparmio energetico

RETE FERROVIARIA

Il PON lavora sulle principali strozzature esistenti nella rete ferroviaria nazionale ricadente nel Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo", nonché quella di adduzione al Corridoio stesso.

Il Programma si concentra sull'ammmodernamento della dotazione infrastrutturale e tecnologica e sul rafforzamento della rete TEN-T Core sia con il completamento delle opere in corso sia con nuovi interventi sulle direttrici Bari-Napoli-Taranto, Messina-Catania-Palermo e Napoli-Reggio Calabria e sugli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale.

La strategia riguarda sia l'innalzamento delle competitività per il trasporto delle merci, sia il miglioramento del servizio di long haul (media e lunga percorrenza) per i cittadini nelle aree ad oggi non coperte dal servizio AV/AC (alta velocità/alta capacità) per innalzare lo standard dei servizi di trasporto.

SISTEMA AEROPORTUALE

Il trasporto aereo è da sempre considerato in forte competizione con il trasporto ferroviario.

Sul lungo periodo le due modalità di trasporto necessitano di un'evidente integrazione. La crescente domanda di trasporto aereo implica una strategia che operi su due fronti apparentemente distinti, ma intrinsecamente legati tra loro: lo sviluppo di una piattaforma tecnologica di nuova generazione per la gestione del traffico aereo e l'incremento dell'accessibilità terrestre degli aeroporti, in un'ottica di "ultimo miglio", con particolare riferimento a quella ferroviaria.

Per il raggiungimento dell'obiettivo del cielo unico europeo, il PON ha scelto di sviluppare il sistema SESAR capace di aumentare la standardizzazione e l'interoperabilità e ridurre l'impatto ambientale operando sull'Area Control Center di Brindisi.

PORTI, INTERMODALITÀ E LOGISTICA

Il PON finanzia interventi finalizzati al potenziamento dell'offerta portuale intervenendo sull'inadeguatezza dei fondali, dei moli foranei e della capacità delle banchine/gru.

Il Programma interviene sull'accrescimento della capacità produttiva degli scali investendo:

- sull'offerta tecnologica e informatica finalizzata a velocizzare i cicli operativi e ad accelerare lo svuotamento dei piazzali
- sulla facilitazione di una maggiore integrazione tra aree portuali ed aree retroportuali, realizzando prioritariamente i collegamenti ferroviari e garantendo livelli di prestazione omogenei lungo la catena banchina-destinazione finale

SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI

Gli Intelligent Transport System (ITS) svolgono un ruolo determinante per affrontare le sfide dell'aumento continuo della domanda di mobilità. Gli ITS, fondati sull'interazione fra informatica e telecomunicazioni, consentono di trasformare i trasporti in un sistema integrato, nel quale i flussi di traffico, passeggeri e merci, sono distribuiti in modo equilibrato tra le varie modalità, per una maggiore efficienza, produttività e sicurezza.

Gli interventi previsti mirano principalmente all'ottimizzazione della filiera procedurale e doganale, attraverso lo sviluppo di sistemi e piattaforme telematiche dedicate.

Le misure per la riduzione delle perdite nelle reti idriche del Mezzogiorno sono volte sia a diminuire il "water service divide" fra la realtà del centro-nord e quella dell'Italia meridionale e insulare permettendo l'accesso a un servizio pubblico essenziale in maniera uniforme sul territorio nazionale, che a ridurre sempre di più lo spreco della risorsa idrica, contribuendo all'uso efficiente delle risorse e alla sostenibilità ambientale.

Gli investimenti previsti sono funzionali al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- ottenere una riduzione delle perdite nelle reti per l'acqua potabile per uso civile
- aumentare la resilienza dei sistemi idrici al cambiamento climatico
- rafforzare la digitalizzazione delle reti, da trasformare in una "rete intelligente", per promuovere una gestione ottimale delle risorse idriche, ridurre gli sprechi e limitare le inefficienze

MOBILITÀ REGIONALE

Le abitudini dei cittadini sono soggette a una progressiva evoluzione con uno spostamento significativo dei flussi verso le aree sub-urbane.

Il Programma intende sostenere gli investimenti volti a rafforzare la rivoluzione "verde" delle connessioni sub-urbane ed extra-urbane attraverso il potenziamento della flotta TPL (Trasporto Pubblico Locale) e alla sua evoluzione verso un minor impatto ambientale.

Gli investimenti previsti perseguono i seguenti obiettivi:

- rinnovamento dei mezzi attualmente circolanti, caratterizzati soprattutto nelle regioni meridionali da un'alta percentuale di veicoli inquinanti, attraverso l'acquisto di nuovi autobus eco-compatibili: propulsione ibrida, elettrica, idrogeno e metano
- digitalizzazione delle attività di trasporto dotando i mezzi pubblici di sistemi di localizzazione, di tecnologie per le comunicazioni con le centrali di controllo e con i livelli periferici, di validatori per la transizione alla dematerializzazione dei titoli di viaggio, di sistemi di informazione e di videosorveglianza a bordo.

RISPARMIO ENERGETICO

Il PON-IR interviene nel processo di transizione energetica in atto per la salvaguardia dell'ambiente e dei suoi diversi ecosistemi recependo quanto previsto dal Piano RePower-EU che mira a rafforzare l'autonomia dell'Unione nel settore energetico con un accento specifico sul sostegno alla transizione verso l'energia pulita.

In questo contesto l'Asse VII si configura come una misura di sostegno (attraverso l'iniziativa SAFE "Supporting Affordable Energy") per l'energia a prezzi accessibili, quale contrasto al caro bollette e prevede il riconoscimento di un bonus per la riduzione della spesa sostenuta per la fornitura di energia. Il bonus viene erogato, per il tramite delle imprese di distribuzione e di vendita di energia elettrica, alle famiglie vulnerabili mediante apposito sconto sulle bollette emesse.

AREE LOGISTICHE INTEGRATE

Secondo quanto definito dall'Accordo di Partenariato 2014-2020 "la programmazione dovrà avvenire per Aree Logistiche Integrate": Quadrante sudorientale della Sicilia; Polo logistico di Gioia Tauro; Sistema pugliese; Area logistica campana; Quadrante Sicilia occidentale. Tali aree includono: un sistema portuale, retroporti, interporti o piattaforme logistiche ad essa correlate e le rispettive connessioni ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto.

Nella logica di "fare sistema", uno dei temi ispiratori del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, la gestione e la sorveglianza degli interventi sono implementate di comune accordo tra l'Autorità di gestione, gli Enti Beneficiari e le Regioni, in una logica integrata di ampio respiro, al fine di garantire una governance coordinata, di evitare sovrapposizioni e di assicurare un legame stretto con il territorio e i distretti produttivi.



Piano Sviluppo e Coesione MIT 2014 - 2020



Fondo Sviluppo e Coesione MIT 2021 - 2027



European Spatial Planning Observation Network - 2030

