



**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili



Forum delle aree interne 2022

MOBILITÀ VELOCE E SUOLO LENTO

UN PONTE PER LE AREE INTERNE

centro la pace benevento 26-28 maggio



# PNRR, riduttore di distanze

---

*L'impegno del Mims per infrastrutture e mobilità sostenibili*

**Forum delle Aree Interne  
Benevento - 27 maggio 2022**

# Macrotrend, strategie e strumenti per trasformare l'Italia



L'obiettivo del Mims è contribuire alla 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, la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici

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

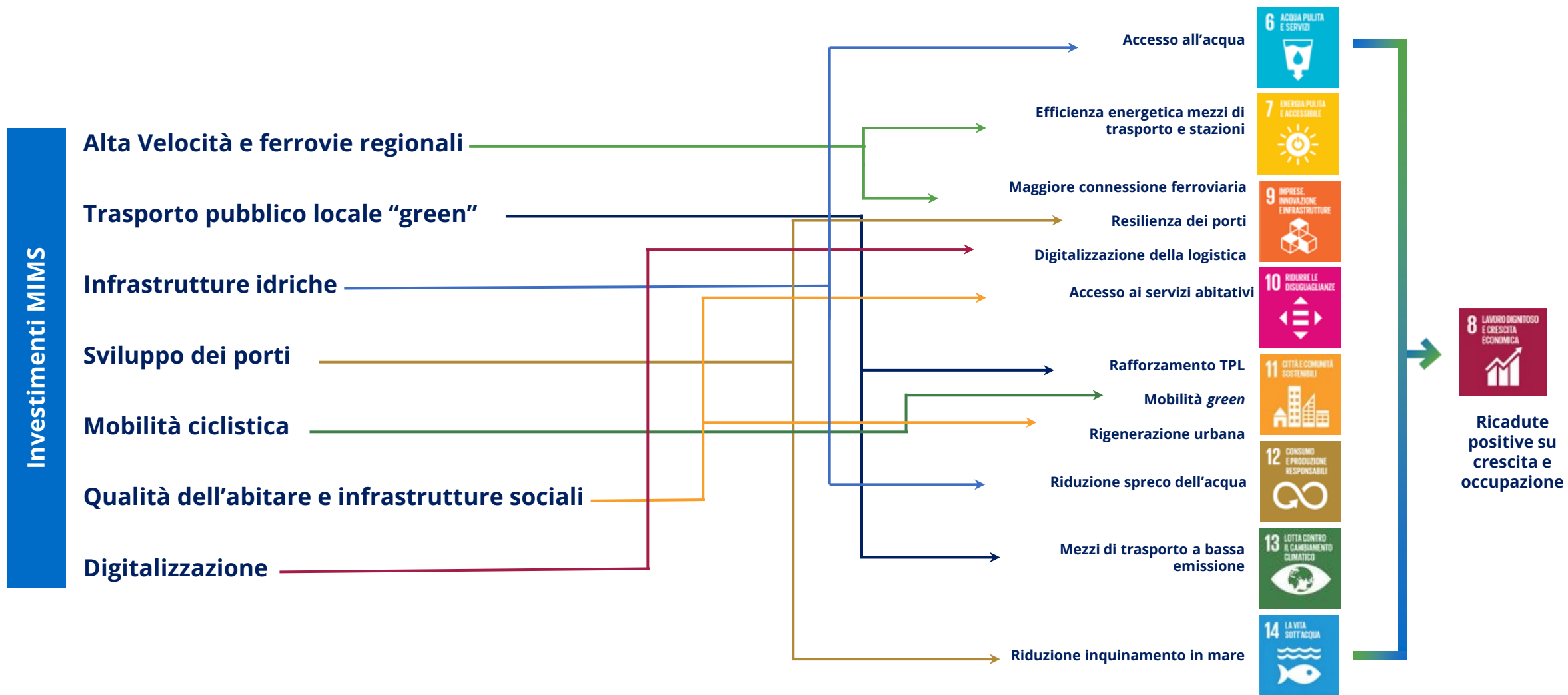


 **TRANSIZIONE ECOLOGICA**

 **TRASFORMAZIONE DIGITALE**

**MACROTREND**

# Un quadro d'insieme: dieci anni per trasformare l'Italia



# 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.

# L'Allegato Infrastrutture al DEF 2022

*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



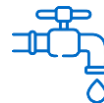
**Riforme per lo sviluppo della logistica**

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**

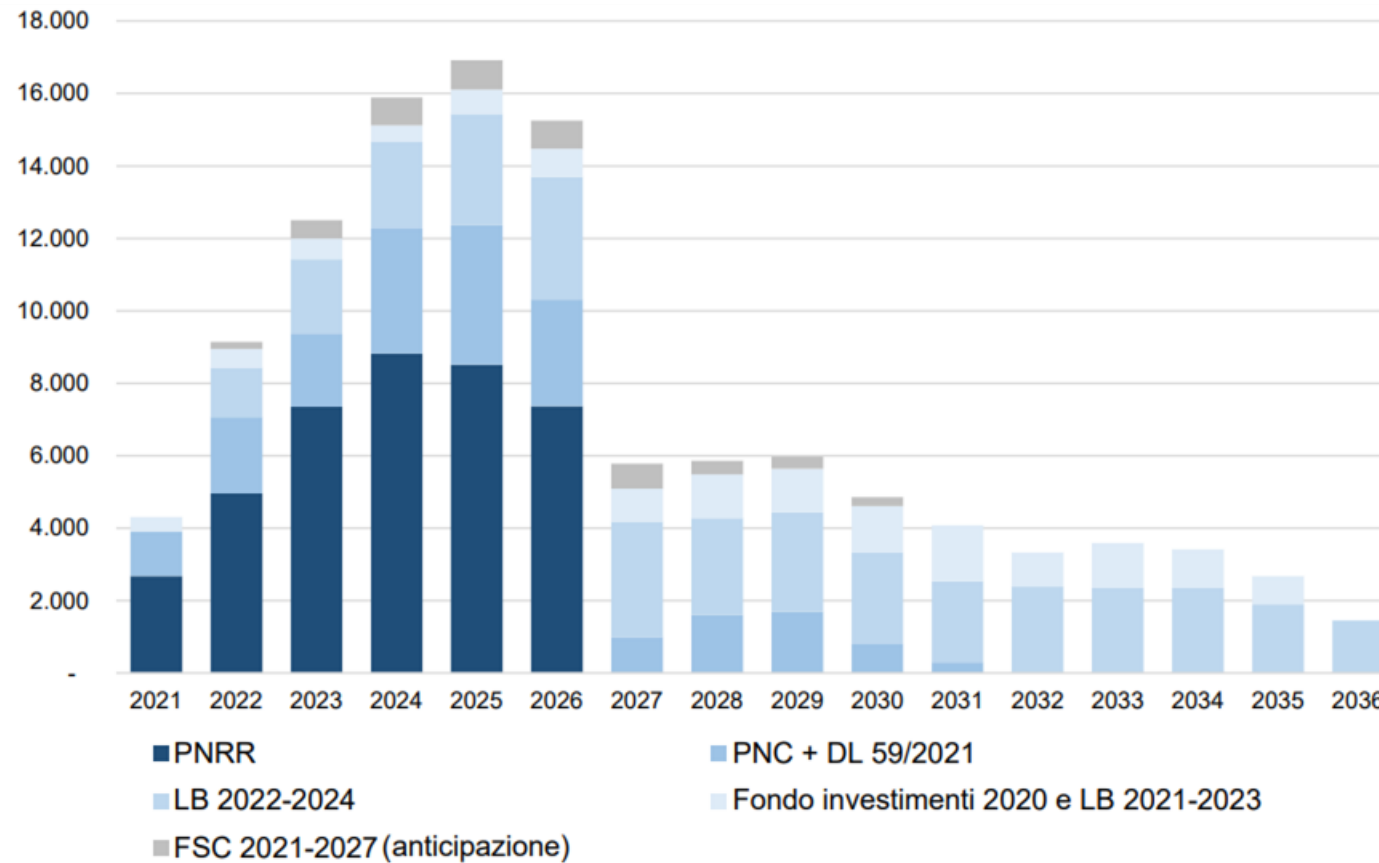
per mettere in sicurezza il Paese rispetto al cambiamento climatico

# L'Allegato Infrastrutture al DEF 2022

Un quadro complessivo: piani, investimenti e riforme per trasformare l'Italia

	LOGISTICA E MOBILITÀ SOSTENIBILE						ABITARE SOSTENIBILE	RISORSE IDRICHE
	SETTORE FERROVIARIO	SETTORE STRADALE	LOGISTICA E PORTUALITÀ	TRASPORTO AEREO	MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE	MOBILITÀ CICLISTICA		
<b>PIANI</b>	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		Piani urbani della mobilità sostenibile (locali)	Biciplan (locali)	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 di gestione dello spazio marittimo					
<b>FINANZIAMENTI</b>								
<b>PNRR</b>	X			X	X	X	X	X
<b>PNC</b>	X	X	X		X			
<b>LDB</b>	X	X	X		X	X	X	X
<b>FSC</b>	X	X	X		X	X		X
<b>ALTRO</b>	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>RIFORME</b>								
<b>RIFORME ADOTTATE E IN ITINERE</b>	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)

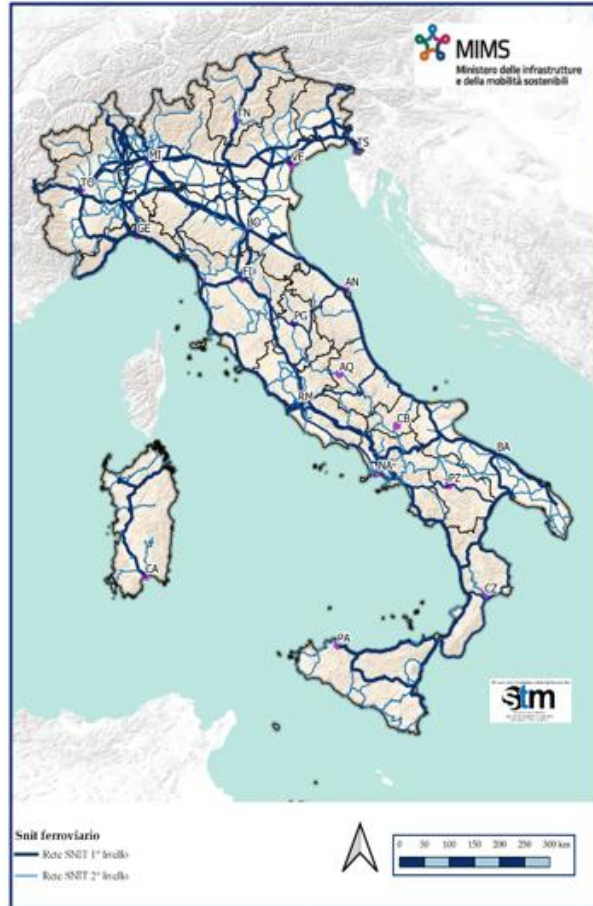
# Il profilo temporale degli investimenti in infrastrutture e mobilità



**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'Allegato Infrastrutture al DEF 2022

*Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), per sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti*



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



**Rete stradale SNIT di 1° livello**



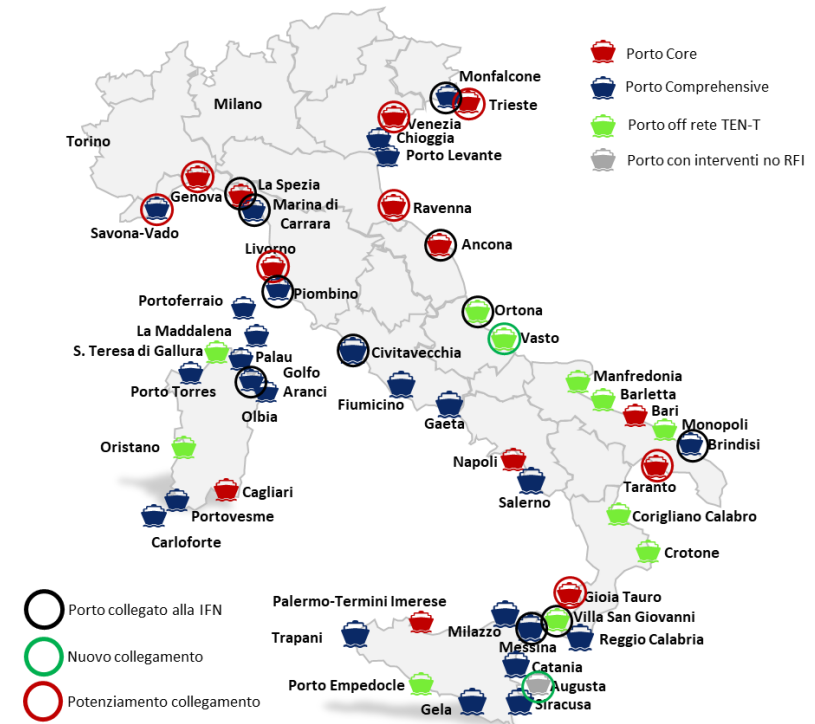
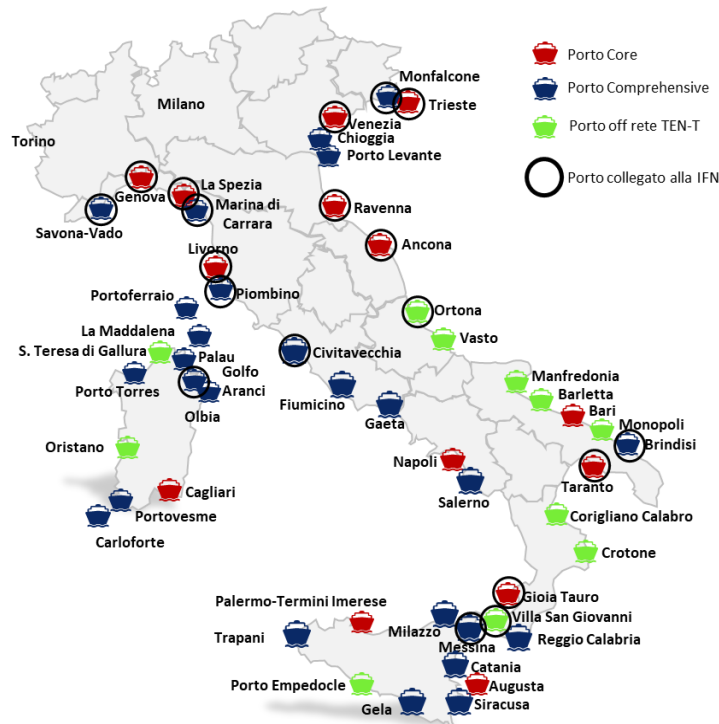
**Aeroporti strutture SNIT di 1° e 2° livello**



# L'Allegato Infrastrutture al DEF 2022

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), per sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti

## Collegamenti ferroviari porti italiani



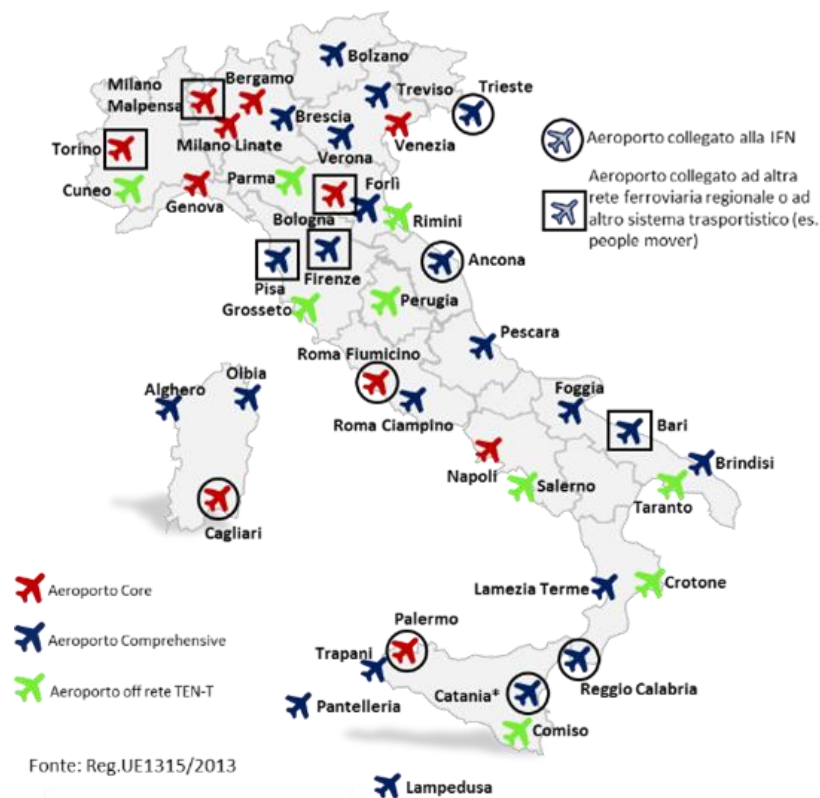
2022

2030

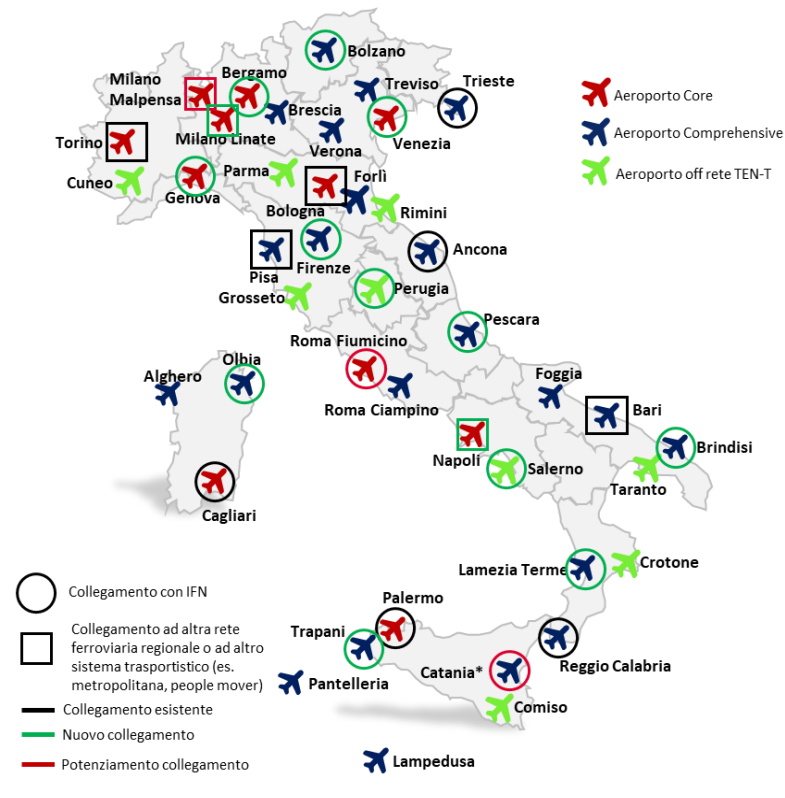
# L'Allegato Infrastrutture al DEF 2022

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), per sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti

## Collegamenti ferroviari aeroporti italiani



\*Il 13 marzo 2021 è stata inaugurata la fermata di Catania Aeroporto Fontanarossa che ha una configurazione provvisoria. Diventerà vera e propria stazione con ulteriori investimenti già finanziati.



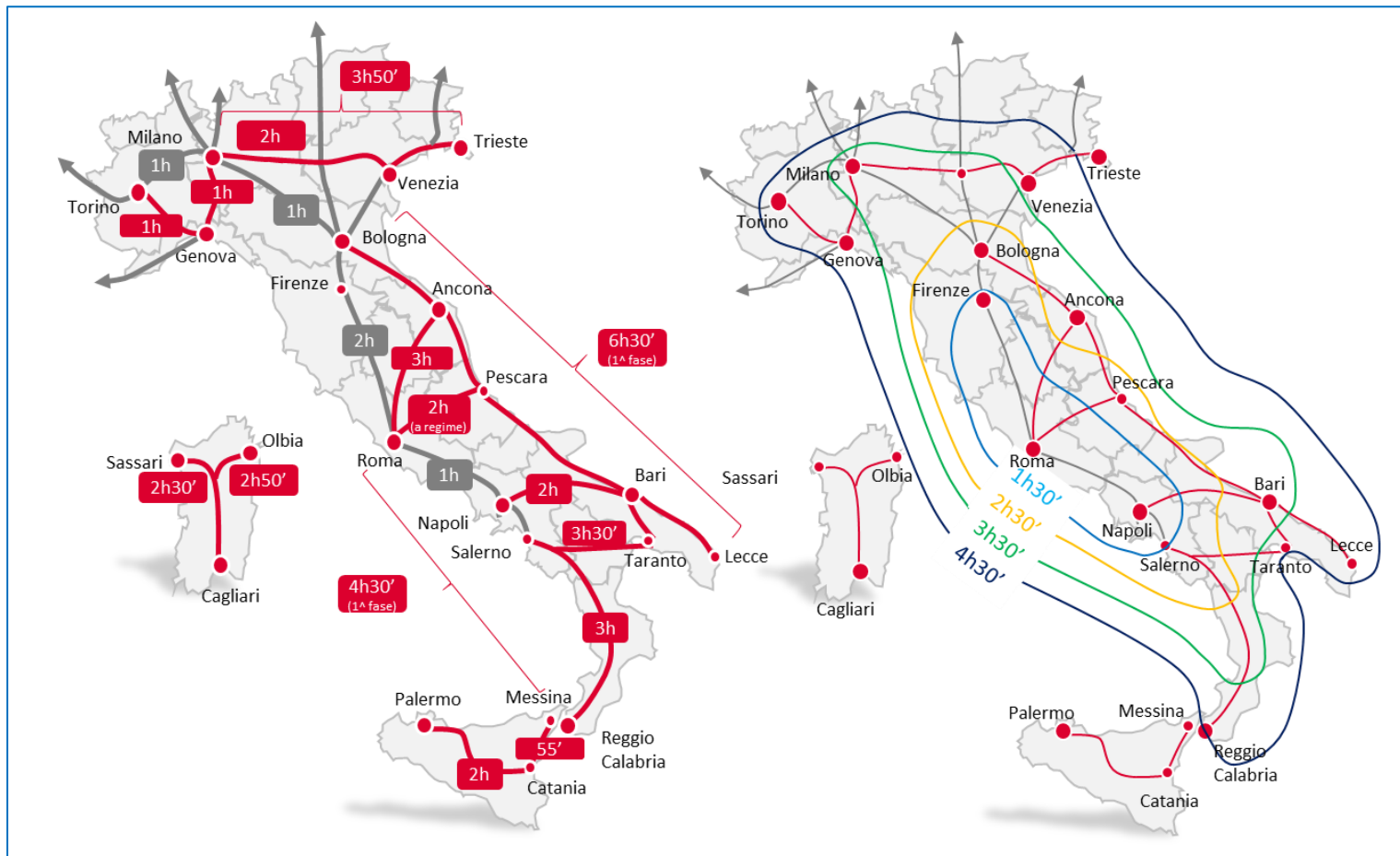
\*Conclusa la 1ª fase con l'attivazione della fermata a marzo 2021, in corso la progettazione definitiva della 2ª fase.

2022

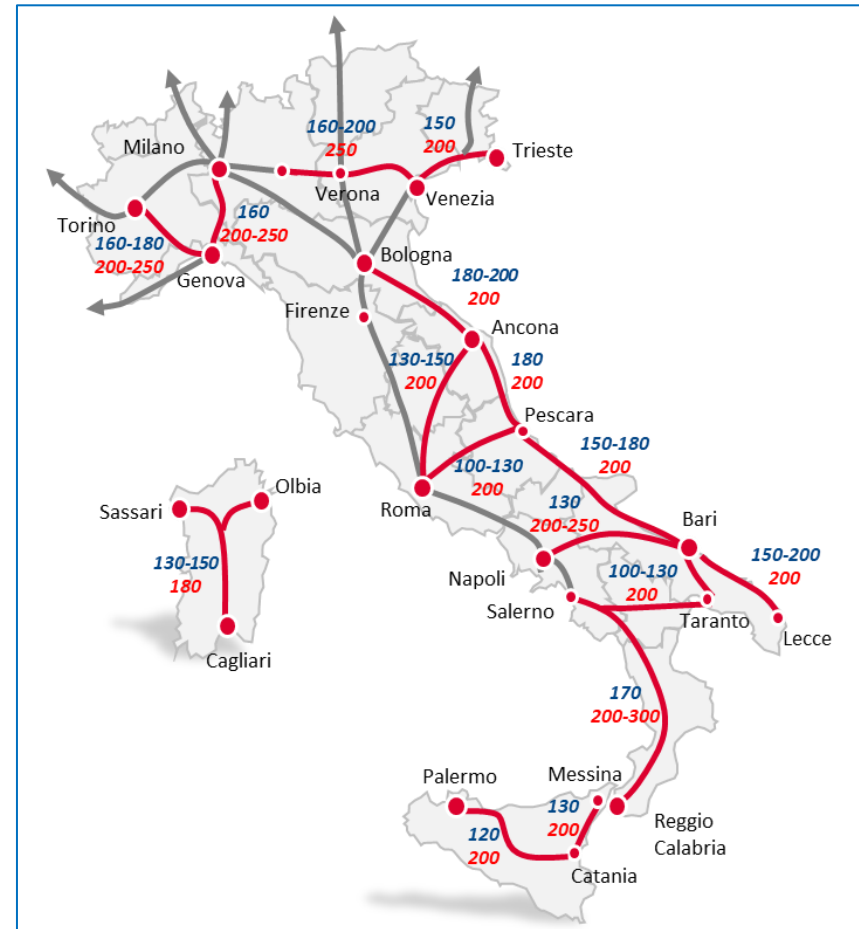
2030

# L'Allegato Infrastrutture al DEF 2022

*Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), per sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti*



**Tempi medi di percorrenza scenario tendenziale (orizzonte 2031)**



**Velocità massime prevalenti –  
attuali e tendenziali (orizzonte 2031)**

# Principali direttrici e collegamenti ferroviari a chiusura PNRR (2026)



Fonte: RFI 2022

\*non tutti i lotti saranno completati per tale data

# Principali direttrici e collegamenti ferroviari



\*Tratta Praia a M.-R.Calabria: in corso la PFTE  
Tratta Paola-Cosenza: raddoppio gall. Santomarco

Fonte: RFI 2022

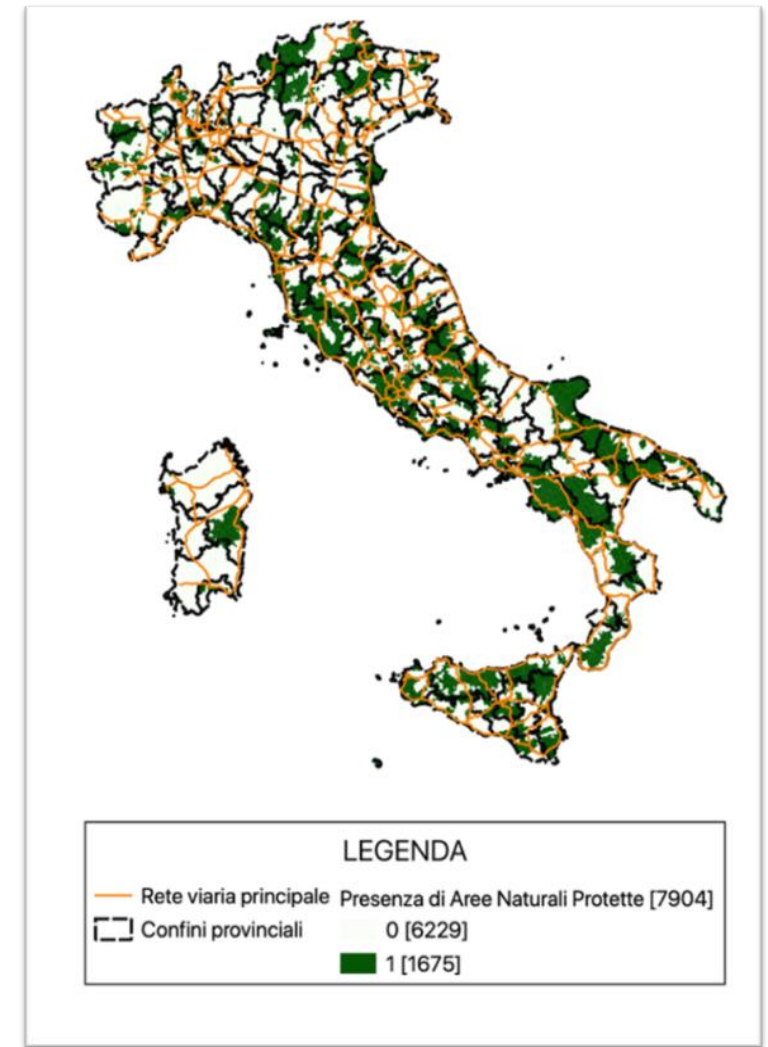
# Rischi e opportunità dell'Italia dei territori culturali

L'Italia presenta una particolare conformazione territoriale: gran parte della penisola è caratterizzata da almeno una zona naturale protetta, ma la concentrazione di beni paesaggistici e naturali è maggiore nelle aree interne del paese, sia per quantità che per qualità (Aree naturali protette, EUAP), che si sviluppano in 1.675 comuni italiani.

Questi sono ambienti che è possibile definire “culturali”, territori generati da un equilibrio instauratosi nel tempo tra uomo e ambiente naturale, paesaggi forgiati a partire da un paesaggio naturale ad opera di un gruppo culturale<sup>1</sup>.

**Evitare l'abbandono dei territori collinari e montani è un prerequisito per la lotta ai cambiamenti climatici e per la resilienza ai fenomeni di dissesto idrogeologico. Inoltre, proprio la rete viaria fa parte del reticolo idrografico di scolo delle acque piovane e spesso le infrastrutture sono il primo presidio contro i fenomeni franosi.**

1. Carl Sauer (1925).

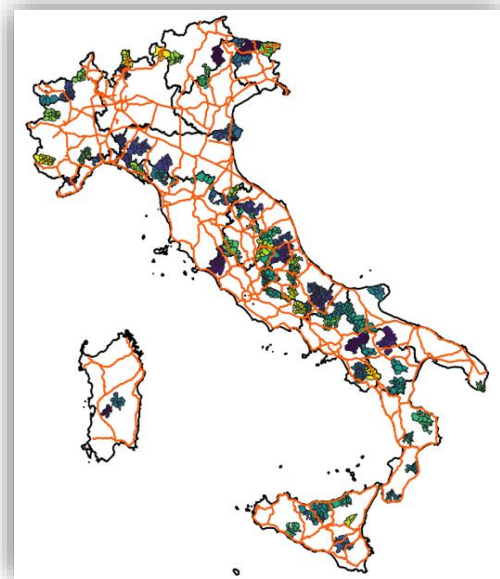


# Il sistema infrastrutturale a servizio delle aree interne

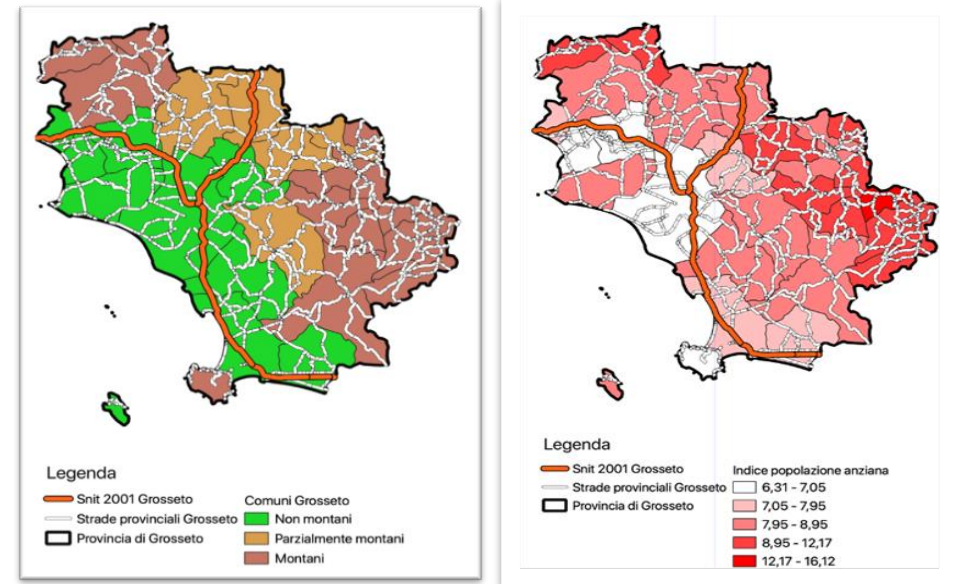
Per una serie di ragioni orografiche, storiche, paesaggistiche e archeologiche, la **rete stradale è il vettore principale dei trasporti nelle aree interne del Paese**. Soprattutto alla rete viaria secondaria, tipicamente in gestione di province e città metropolitane, è affidato il compito di soddisfare gran parte della domanda di mobilità.

Le **strade extraurbane secondarie soddisfano la domanda di mobilità e trasporto a medio e breve raggio**, unendo i centri principali, con le rimanenti aree abitate, siano esse ad alta densità abitativa e produttiva, o piuttosto aree rurali. È quindi il primo vettore per collegare tali aree con i centri urbani, di accogliere i servizi territoriali (sanità, servizi alla persona, educazione scolastica) e per lo scambio di produttività.

Rete viaria principale su tematismo aree interne,  
Composizione territoriale della rete viaria – ACI - 2018



Un esempio: rete viaria principale e secondaria della provincia di Grosseto; su tematismo «classificazione comuni montani» e «indice di anzianità delle comunità»



Fonti: Elaborazioni STM Mims.

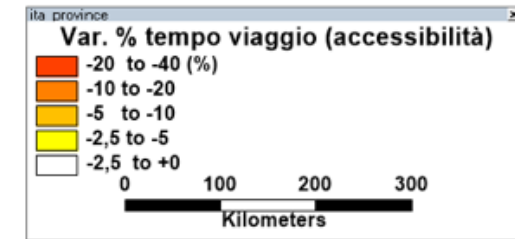
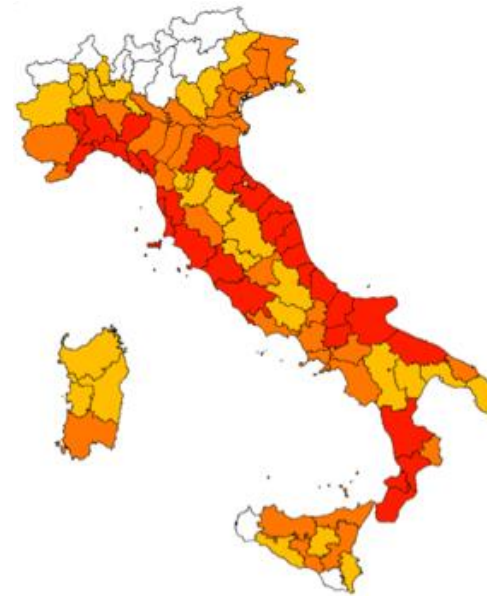
# L'impegno del Mims per le aree interne a partire dal PNRR



Alcuni impatti già definiti nell'Allegato al Documento di Economia e Finanza 2021, con il quale l'allegato 2022 è in continuità:

- **oltre 6.500 km** di rete ferroviaria nazionale e regionale potenziata o riqualificata
- **55 stazioni ferroviarie riqualificate** al Sud
- **manutenzione su 2.000 km** di strade
- **1.800 km** di nuove piste ciclabili

Variazione % tempo medio di viaggio ferroviario per il trasporto passeggeri prodotta dagli interventi individuati<sup>1</sup>



Var. % equità al 2030  
(Indice di Gini)

Accessibilità  
ferroviaria  
passeggeri

**+38%**

1. Gli impatti sulla variazione percentuale di equità si riferiscono sia agli investimenti del PNRR che a quelli programmati o in corso di realizzazione sulla rete ferroviaria.



# L'impegno del Mims per le aree interne e il Mezzogiorno



Gli interventi del Mims per le aree interne e il Mezzogiorno hanno l'obiettivo di ridurre le disuguaglianze territoriali e sociali del Paese attraverso un robusto riequilibrio delle dotazioni infrastrutturali e dei servizi offerti a cittadini e imprese.

## 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**. In particolare, alcuni interventi del PNRR e PNC hanno l'obiettivo di migliorare lo sviluppo infrastrutturale delle aree interne:
- Interventi per la **rete stradale delle Aree Interne** (con il Ministero per il Sud).
  - Interventi nella **aree dei crateri sismici 2009 e 2016** (con la struttura commissariale Sisma centro Italia 2006).

## FONDO SVILUPPO E COESIONE 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.

## FINANZIAMENTI RETE VIARIA SECONDARIA

- Interventi volti a **rendere resiliente la rete stradale extraurbana principale e secondaria** e per migliorare la **messa in sicurezza di ponti e viadotti**.

## 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**.

# L'impegno del Mims per le aree interne e il Mezzogiorno

Focus sulla Delibera CIPESS 15 febbraio 2022, n. 1 per l'anticipo FSC 2021-27

Gli interventi che verranno realizzati grazie all'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 sono stati scelti in base alla loro **complementarietà o addizionalità con gli interventi infrastrutturali del PNRR**, alla **valutazione trasportistica** ed al **grado di maturità** progettuale degli stessi.

## Panoramica dei progetti immediatamente cantierabili dell'anticipo FSC 2021-27

TABELLA II.2.1: ANTICIPAZIONE FSC PER AREA GEOGRAFICA, LINEA DI INTERVENTO E IMPORTO

LINEA DI INTERVENTO /AREA	OPERE BANDIERA		OPERE E INTERVENTI LOCALI		TOTALE	
	#progetti	IMPORTO (k€)	#progetti	IMPORTO (k€)	#progetti	IMPORTO (k€)
<b>Centro-Nord</b>	<b>15</b>	<b>697 590</b>	<b>11</b>	<b>40 865</b>	<b>26</b>	<b>738 455</b>
Strade	9	402 620	10	28 865	19	431 485
Ferrovie	5	279 970	1	12 000	6	291 970
Altri	1	15 000			1	15 000
<b>Mezzogiorno</b>	<b>27</b>	<b>3 399 807</b>	<b>153</b>	<b>541 823</b>	<b>180</b>	<b>3 941 630</b>
Strade	16	1 564 027	94	348 917	110	1 921 944
Ferrovie	9	1 387 000			9	1 387 000
Idrico	1	115 000	54	160 346	55	275 346
TRM	1	333 780	2	19 000	3	352 780
Altri			3	13 560	3	13 560
<b>Totale</b>	<b>42</b>	<b>4 097 397</b>	<b>164</b>	<b>582 688</b>	<b>206</b>	<b>4 680 085</b>

Alcuni interventi sono **specificamente destinati alla resilienza della rete infrastrutturale a servizio delle aree interne**, tra cui:

- Variante di Lombardore – Salassa (Piemonte, 25 mln €)
- Variante di Castel Tesino – (P.A. Trento, 9 mln €)
- Pedemontana delle Marche; tratta Fabriano – Sassoferrato (Marche, 20 mln €)
- Sistemazione strade secondarie provinciali (Abruzzo, 30 Mln €)
- Diga di Campolattaro (Campania – Area Interna Tammaro Titerno, integrazione di 115 mln € al finanziamento PNRR);
- Aumento resilienza fondovalle Calore, Lauro, Tammaro, Vitulanese, Asse attrezzato Valle Caudina – Pianodardine (Campania, 200 mln €)
- Strada Regionale 1 Poggio Imperiale – Candela (Puglia, 50 mln €);
- Strada di collegamento San Luca (Calabria, 65 mln €)
- Strada di collegamento Alcara li fusi (Sicilia, 32,5 mln €)
- Interventi sulla rete idrica (Sicilia, 150 mln €)
- Interventi sulla rete viaria secondaria (Sardegna, 115 mln €)

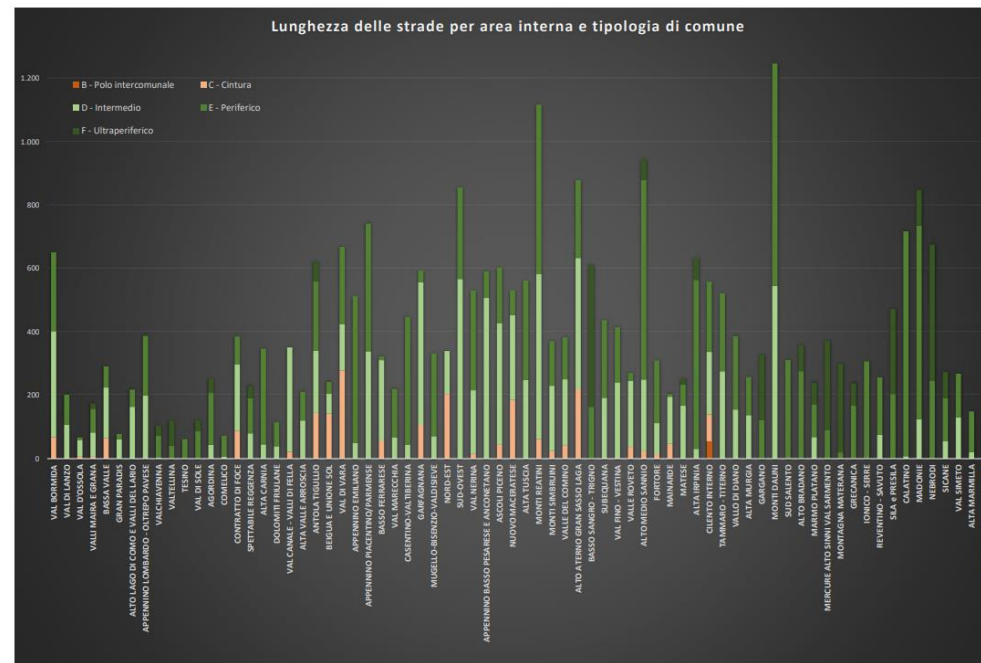
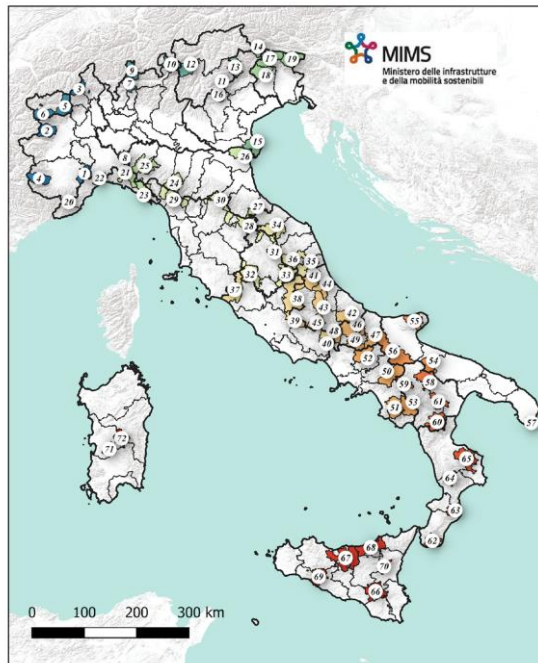
# L'impegno del Mims per le aree interne

*Focus sulle risorse del PNC: interventi sulla rete stradale a servizio delle Aree Interne*

In collaborazione con il Ministero per il Sud e la Coesione territoriale, sono stati stanziati **300 Mln € per la rete viaria secondaria a servizio delle aree interne**. I fondi sono stati ripartiti in funzione della lunghezza della rete secondaria, della presenza di rischi idrogeologici e sismici e della popolazione residente in ciascuna area.

**L'assemblea dei Sindaci delle aree interne ha individuato gli interventi prioritari**, le province e le città metropolitane di riferimento redigono i programmi di intervento e sono i soggetti attuatori di tali interventi.

## *Le aree definite nella Strategia Nazionale (SNAI) e la lunghezza della rete stradale a servizio delle Aree Interne*

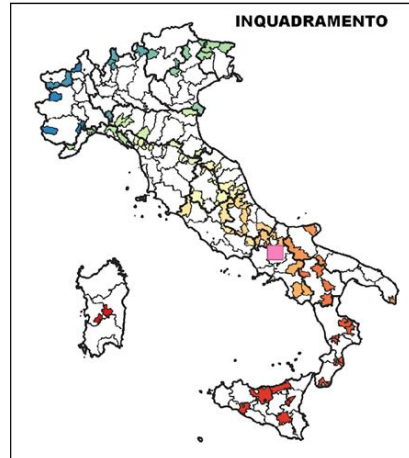


# L'impegno del Mims per le aree interne

L'analisi effettuata su ciascuna delle aree della SNAI e i tematismi analizzati dal Mims (1/2)

Per ogni area interna sono stati analizzati:

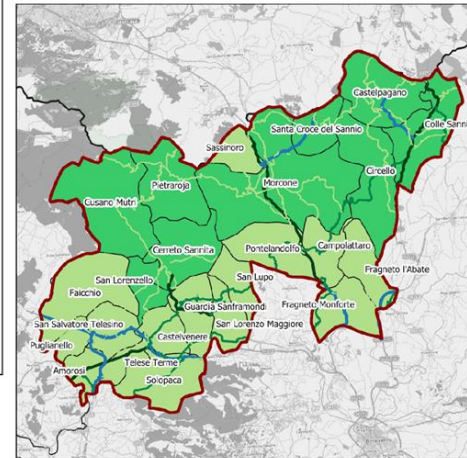
- **classificazione SNAI e montana;**
- **popolazione residente;**
- **indice di dipendenza strutturale** (rapporto tra popolazione in età non attiva e popolazione in età attiva)



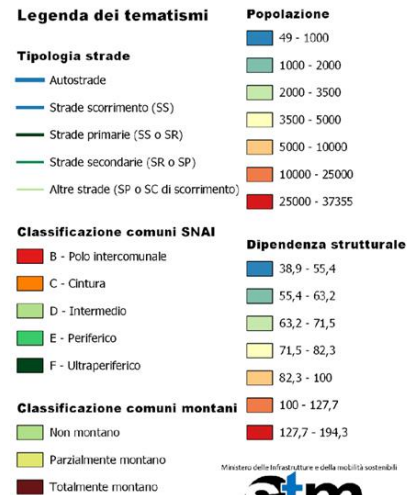
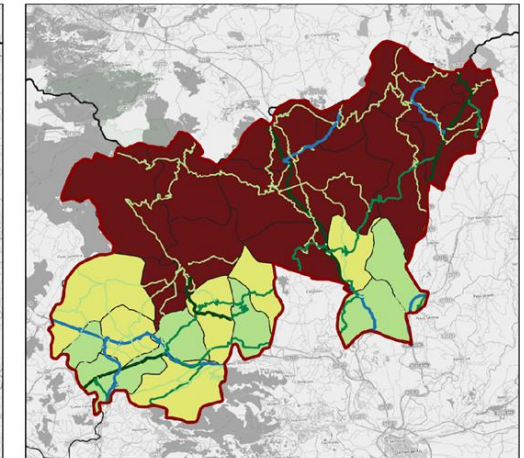
## TAMMARO - TIERNO



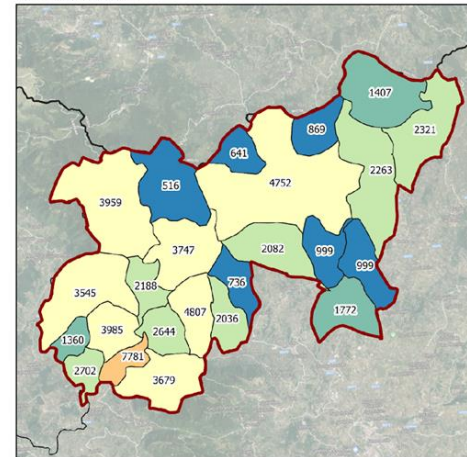
### COMUNI SNAI E STRADE



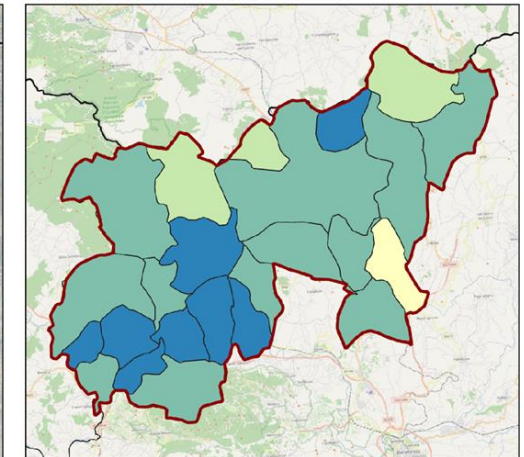
### COMUNI MONTANI E STRADE



### POPOLAZIONE



### INDICE DI DIPENDENZA STRUTTURALE



Fonti: Elaborazioni STM Mims.



# L'impegno del Mims per le aree interne

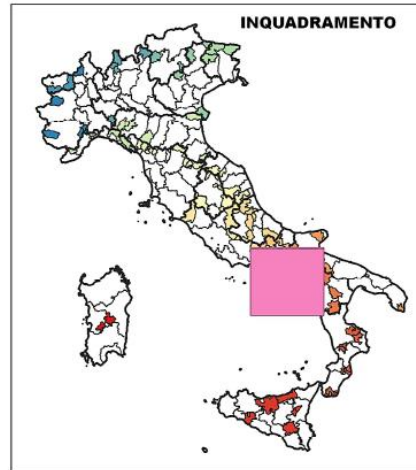
L'analisi effettuata su ciascuna delle aree della SNAI e i tematismi analizzati dal Mims (2/2)

Per ogni area interna sono analizzati:

- **rischio sismico;**
- **rischio Idrogeologico.**

Nelle figure a fianco, sono riportati a titolo esemplificativo i potenziali rischi sismico e idrogeologico delle 4 aree interne della regione Campania.

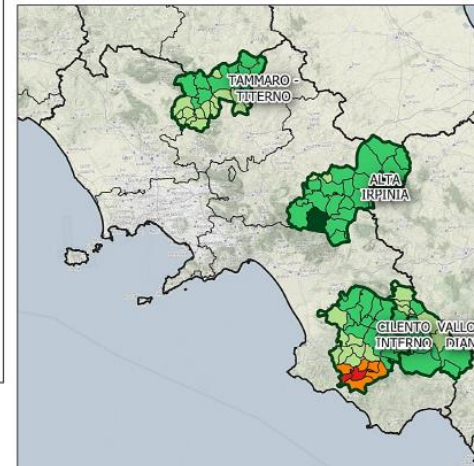
Tenendo in conto di tutti i parametri, ad ogni area viene assegnato un determinato finanziamento.



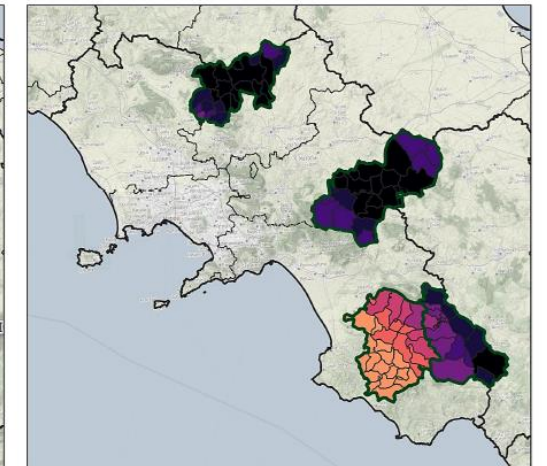
Campania **22,8 mln €**



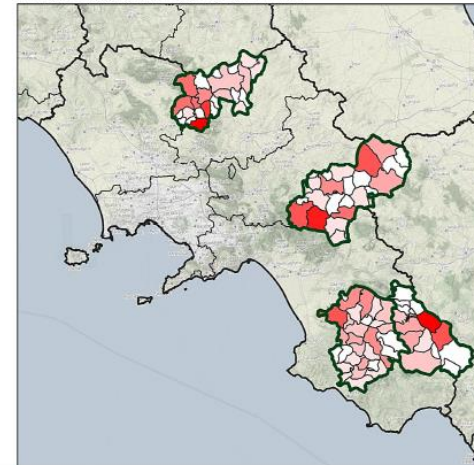
AREE SNAI PER REGIONE



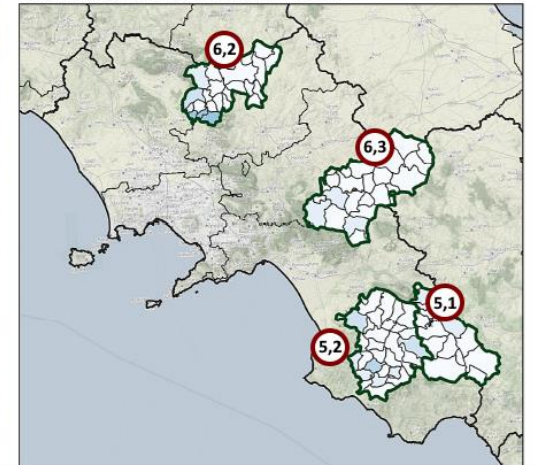
ACCELERAZIONE SISMICA AL SUOLO



POPOLAZIONE A RISCHIO FRANE



FINANZIAMENTO AREE INTERNE - mln € -



Fonti: Elaborazioni STM Mims.

# L'impegno del Mims per le aree interne

## *Le risorse del PNC Sisma*

In collaborazione con la struttura del commissario straordinario al Sisma 2016, on. Giovanni Legnini, e con la Cabina di Regia istituita per l'utilizzo dei fondi del PNC Sisma, sono stati individuati una serie di **interventi infrastrutturali per il collegamento delle aree interne dei crateri sismici 2009 e 2016**. La Cabina di Regia, con il supporto delle strutture del Mims, ha individuato una serie di interventi sulla rete infrastrutturale stradale e ferroviaria, finanziandone parzialmente la realizzazione con i fondi PNC Sisma.

**Il Mims si è impegnato a finanziare per la rimanente parte gli interventi individuati**, tra cui:

- Progettazione di tratte prioritarie e prima messa in sicurezza della **rete stradale principale**
- Potenziamento della **linea ferroviaria Terni - L'Aquila - Sulmona**
- **Interventi ferroviari** in Abruzzo, Lazio, Marche, Umbria

# L'impegno del Mims per le aree interne

## Le risorse del PNC Sisma: rete stradale principale

A partire dallo studio ANAS 2017, individuate le arterie di accesso alle aree dei crateri, sono state stanziare dal fondo PNC Sisma:

- 37 Mln € per le **progettazioni di tratte prioritarie allo sviluppo dei territori;**
- 140 Mln € per i primi indifferibili **interventi di messa in sicurezza delle strade.**

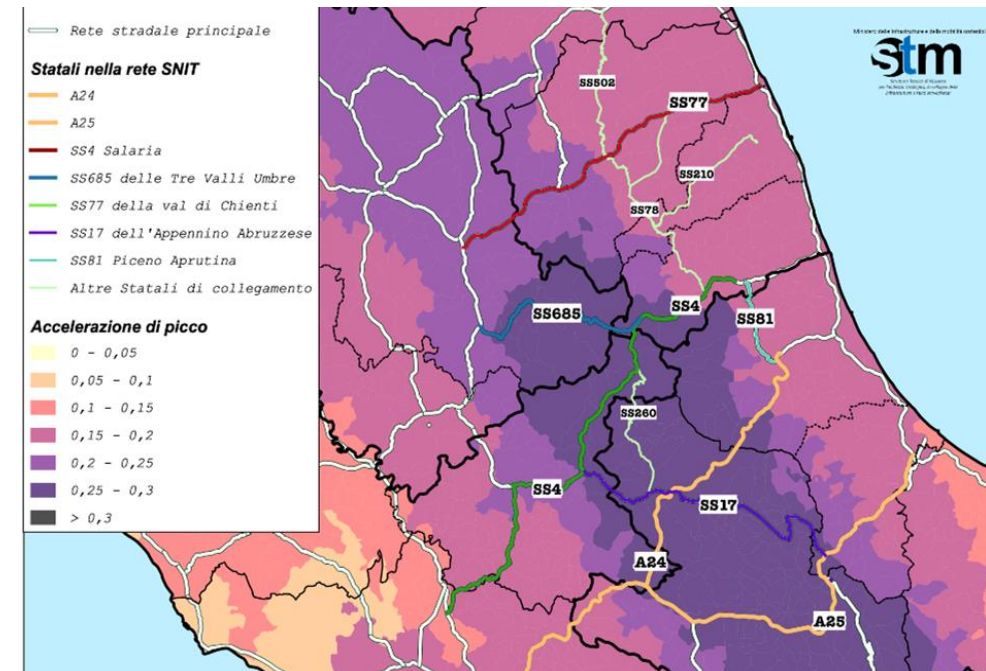
Il MIMS ha riconosciuto l'importanza di tali interventi, impegnandosi a reperire, compatibilmente con le risorse disponibili, i fondi indicati dalle progettazioni sopra finanziate.

A titolo di esempio, particolarmente significativi del processo di integrazione delle risorse sono:

- **SS685 delle tre valli umbre:** collegamento ad Ovest con la SS 3 Flaminia;
- **SS81 piceno aprutina:** collegamento resiliente tra Ascoli Piceno e Teramo (e quindi con A24);
- **SS4 Salaria e SS260 Picente:** aumento della resilienza dei collegamenti dei tratti a più elevata sismicità.

Fonti: Elaborazioni STM MIMS su mappa INGV

**Rete viaria principale di accesso e collegamento delle aree interne – crateri sismici 2009 e 2016, riportati su tematismo «accelerazione sismica al suolo».**

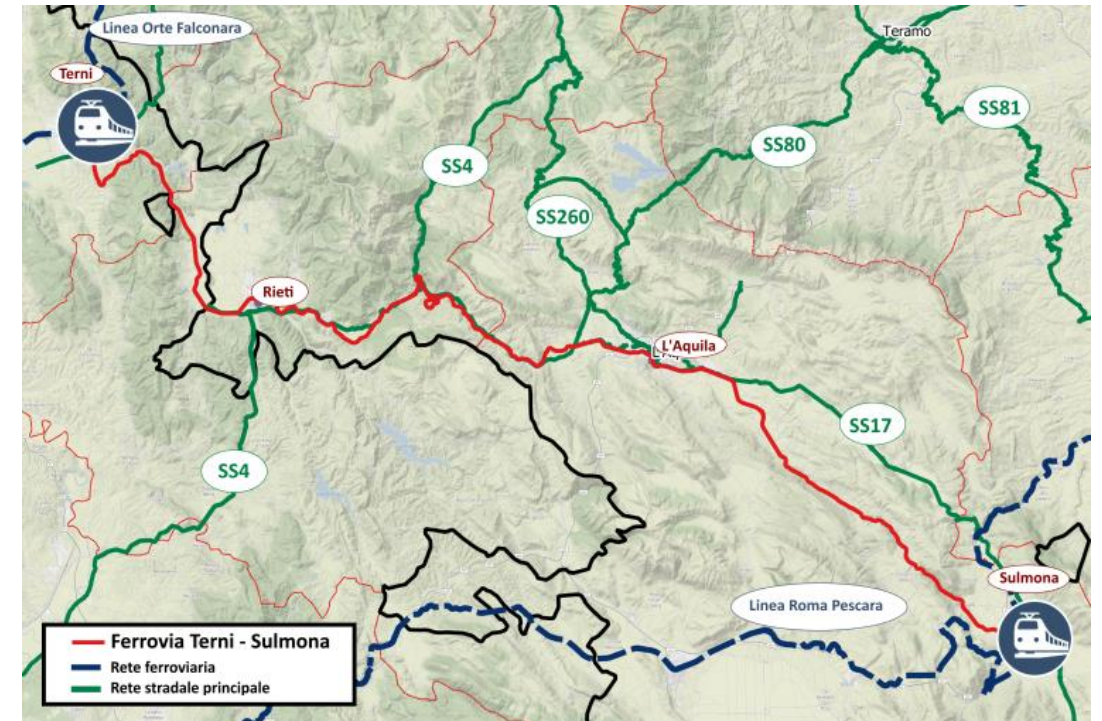


# L'impegno del Mims per le aree interne

*Le risorse del PNC Sisma: potenziamento linea Terni – L'Aquila - Sulmona*

- **La linea attraversa i territori del sisma e li connette con le trasversali Est - Ovest:**
  - Orte – Falconara (Nord – Stazione di Terni)
  - Roma – Pescara (Sud – Stazione di Sulmona)
- **Progetto pilota linea ad idrogeno:** date le difficoltà orografiche nell'elettrificazione della linea, viene proposto il sistema di alimentazione ad idrogeno, con punti di produzione e rifornimento di idrogeno verde. L'investimento è realizzato con risorse pari a 50 mln € dal PNC Sisma e 59 mln € fondi Mims per nuovi locomotori.

## *Panoramica della linea ferroviaria Terni - L'Aquila - Sulmona*





# L'impegno del Mims per le aree interne

## Le risorse del PNC Sisma: interventi ferroviari

Le risorse per gli interventi di **potenziamento delle stazioni** individuate dalla Cabina di Regia, anche in funzione di polo intermodale e di punto di relazione della domanda di mobilità delle aree interne, sono pari a **33,5 mln € dal PNC Sisma** e **17,0 mln € dal Piano Stazioni RFI**.

Regione	Provincia	Stazione	Finanziamento (Mln €)
Abruzzo	L'Aquila	L'Aquila	2,000
	Teramo	Teramo	5,000
Lazio	Rieti	Rieti	4,000
		Antrodoco	2,000
Marche	Ancona	Fabriano	3,000
	Ascoli Piceno	Ascoli Piceno	5,000
	Macerata	Macerata	5,000
		Tolentino	1,200
		Tolentino Campus	1,800
Umbria	Perugia	Spoletto	3,000
		Baiano di Spoleto	1,500

# L'impegno del Mims per le aree interne

## *I finanziamenti per la rete viaria secondaria*



### Linee di finanziamento

- Manutenzione straordinaria della rete viaria gestita da province e città metropolitane: interventi necessari a **rendere resiliente la rete stradale extraurbana secondaria**.
- Messa in sicurezza di ponti e viadotti - rete gestita da province e città metropolitane: interventi di **messa in sicurezza delle opere d'arte** in accordo con la metodologia indicata nelle Linee Guida del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.
- Aumento della resilienza della rete viaria secondaria, gestita da regioni, province e città metropolitane: interventi per **l'aumento della resilienza della rete viaria extraurbana principale e secondaria**, con la possibilità, nel rispetto degli obiettivi ambientali, di varianti di tracciato.



### Obiettivi

- Linee di finanziamento certe e durature ( 2018 – 2029) per dar modo agli enti locali di programmare gli interventi secondo principi di organizzazione per priorità.
- Risorse ripartite di concerto con gli enti, secondo principi relativi a: Consistenza della rete gestita; Percentuale di rete in zone montane; Livelli di traffico e di incidentalità registrati; Presenza di rischi naturali (sismico ed idrogeologico).
- **Integrare la programmazione secondo un approccio manageriale alla gestione della rete viaria, permettendo interventi anche su tratte dei percorsi gestite da comuni.**
- **Rispetto dei principi ambientali europei nella progettazione e nell'esecuzione dei lavori.**

*Innovazione dei  
Decreti Attuativi  
2022*

# L'impegno del Mims per le aree interne

*I finanziamenti per la rete viaria secondaria: le risorse ripartite*

	2018 (Mln €)	2019 (Mln €)	2020 (Mln €)	2021 (Mln €)	2022 (Mln €)	2023 (Mln €)	2024 (Mln €)	2025 (Mln €)	2026 (Mln €)	2027 (Mln €)	2028 (Mln €)	2029 (Mln €)	TOTALE (Mln €)
Strade provinciali	120,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00							1620,00
			60,00	110,00	275,00	275,00	275,00	275,00	275,00	275,00	275,00	275,00	2370,00
		16,10	18,10	22,00	31,00	31,20	30,50	30,95	29,95	32,40	33,21	36,45	311,36
	<b>120,00</b>	<b>316,10</b>	<b>378,10</b>	<b>432,00</b>	<b>606,00</b>	<b>606,20</b>	<b>305,50</b>	<b>305,95</b>	<b>304,45</b>	<b>307,40</b>	<b>308,21</b>	<b>311,45</b>	<b>4301,36</b>
Strade regionali e provinciali					100,00	150,00	200,00	200,00	300,00	300,00	300,00	300,00	1850,00
Ponti e viadotti				350,00	450,00	350,00							1150,00
							100,00	100,00	300,00	300,00	300,00	300,00	1400,00
				350,00	450,00	350,00	100,00	100,00	300,00	300,00	300,00	300,00	2550,00
<b>TOTALE</b>													<b>8701,36</b>

*In verde, le risorse ripartite nell'anno in corso*

# L'impegno del Mims per le aree interne

*I finanziamenti per la rete viaria secondaria: panoramica per la provincia di Benevento*

Manutenzione della rete stradale



Messa in sicurezza ponti e viadotti



Aumento resilienza rete stradale



FINANZIAMENTI RETE STRADALE SECONDARIA

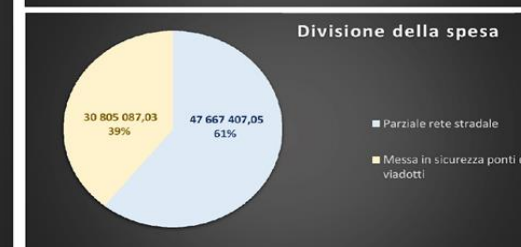
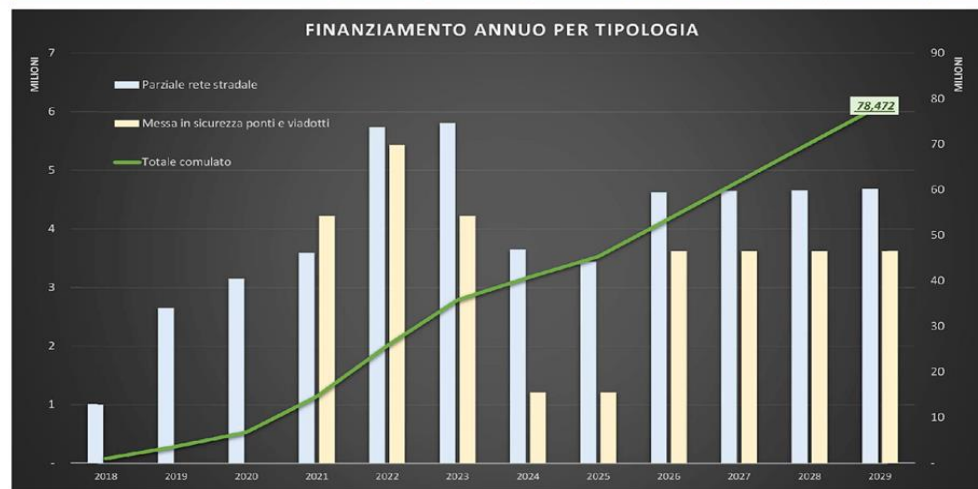
PROVINCIA DI BENEVENTO



LINEA DI FINANZIAMENTO	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTALE
Manutenzione rete stradale	1.005.021,92	2.645.334,24	3.149.520,38	3.596.223,51	5.035.600,29	5.036.707,15	2.527.254,45	2.530.904,16	2.518.495,74	2.542.898,97	2.549.599,51	2.576.401,70	35.713.962,01
Aumento resilienza rete stradale	-	-	-	-	703.143,83	773.458,21	1.125.030,12	914.086,97	2.109.431,48	2.109.431,48	2.109.431,48	2.109.431,48	11.953.445,04
<b>Parziale rete stradale</b>	<b>1.005.021,92</b>	<b>2.645.334,24</b>	<b>3.149.520,38</b>	<b>3.596.223,51</b>	<b>5.738.744,11</b>	<b>5.810.165,36</b>	<b>3.652.284,57</b>	<b>3.444.991,13</b>	<b>4.627.927,22</b>	<b>4.652.330,44</b>	<b>4.659.030,99</b>	<b>4.685.833,18</b>	<b>47.667.407,05</b>
Messa in sicurezza ponti e viadotti	-	-	-	4.228.149,20	5.436.191,83	4.228.149,20	1.208.042,63	1.208.042,63	3.624.127,89	3.624.127,89	3.624.127,89	3.624.127,89	30.805.087,03
<b>Totale</b>	<b>1.005.021,92</b>	<b>2.645.334,24</b>	<b>3.149.520,38</b>	<b>7.824.372,71</b>	<b>11.174.935,94</b>	<b>10.038.314,56</b>	<b>4.860.327,20</b>	<b>4.653.033,76</b>	<b>8.252.055,10</b>	<b>8.276.458,33</b>	<b>8.283.158,88</b>	<b>8.309.961,06</b>	<b>78.472.494,08</b>

DELLE QUALI, RIPARTITE NELL'ANNO 2022:

LINEA DI FINANZIAMENTO	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTALE
Manutenzione rete stradale	-	-	-	-	-	-	-	2.274.877,08	2.274.877,08	2.274.877,08	2.274.877,08	2.274.877,08	11.374.365,42
Aumento resilienza rete stradale	-	-	-	-	703.143,83	773.458,21	1.125.030,12	914.086,97	2.109.431,48	2.109.431,48	2.109.431,48	2.109.431,48	11.953.445,04
<b>Parziale rete stradale</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>703.143,83</b>	<b>773.458,21</b>	<b>1.125.030,12</b>	<b>3.188.964,06</b>	<b>4.384.308,56</b>	<b>4.384.308,56</b>	<b>4.384.308,56</b>	<b>4.384.308,56</b>	<b>23.327.830,46</b>
Messa in sicurezza ponti e viadotti	-	-	-	4.228.149,20	5.436.191,83	4.228.149,20	1.208.042,63	1.208.042,63	3.624.127,89	3.624.127,89	3.624.127,89	3.624.127,89	16.912.596,80
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.228.149,20</b>	<b>10.671.331,66</b>	<b>8.456.308,40</b>	<b>2.333.072,75</b>	<b>4.397.006,69</b>	<b>8.008.436,45</b>	<b>8.008.436,45</b>	<b>8.008.436,45</b>	<b>8.008.436,45</b>	<b>40.240.427,26</b>



# Focus sul PNRR per la Campania

Investimenti Mims con impatto sulla Campania per missione

## Missione 1 - Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura



Turismo lento e ferrovie storiche

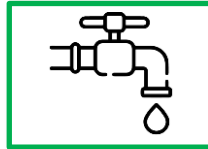
## Missione 2 - Rivoluzione verde e transizione ecologica



Sviluppo TRM



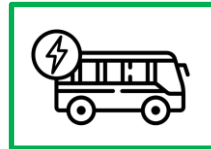
Mobilità ciclistica



Infrastrutture idriche



Edilizia residenziale pubblica



Rinnovo parco autobus e ferroviario regionale

## Missione 3 - Infrastrutture per una mobilità sostenibile



AV, ferrovie regionali e nodi ferroviari



Monitoraggio strade



Porti

## Missione 5 - Inclusione e coesione



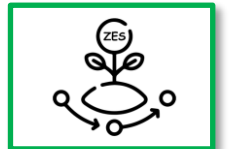
Rigenerazione urbana e housing sociale



Edilizia Penitenziaria\*



Are  
interne

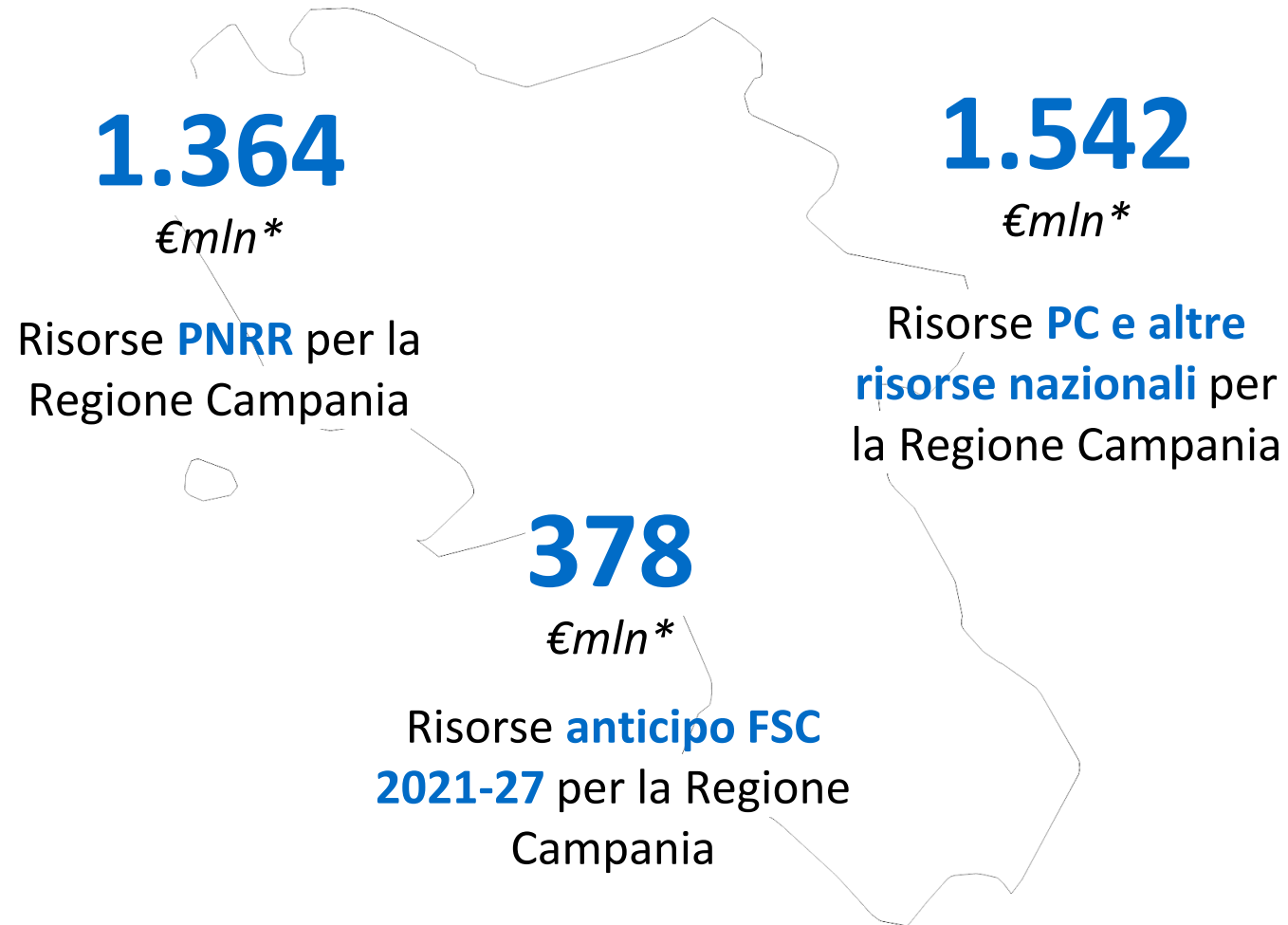


Zone Economiche Speciali (ZES)

\* Investimenti di competenza del Ministero della Giustizia e gestiti dai Provveditorati per le opere pubbliche del Mims.

# Focus sul PNRR per la Campania

Totale investimenti Mims nel periodo 2022-2026 per la Campania



Per un totale di risorse attribuite alla Regione Campania pari a

**3.284**  
€mln\*

\* Risorse regionalizzate per la Regione Campania.

# Focus sul PNRR per la Campania

*I progetti bandiera*



## **Alta velocità Salerno – Reggio Calabria**

*Potenziamento trasporto ferroviario trasversale, per migliorare velocità, frequenza e capacità delle linee diagonali.*



## **Trasporto Rapido di Massa e ferrovie regionali**

*Sviluppo delle reti metropolitana e tramviaria, manutenzione straordinaria del sistema tramviario, potenziamento e ammodernamento delle ferrovie regionali, rinnovo materiale impiegato nelle linee metropolitane e tramviarie e dei treni regionali, adeguamento agli standard di sicurezza delle gallerie ferroviarie regionali.*



## **Edilizia Residenziale Pubblica - Safe, Green and Social**

*Programma per migliorare l'efficienza energetica, la resilienza e la sicurezza sismica, nonché la condizione sociale nei tessuti residenziali pubblici.*



## **Rigenerazione urbana e housing sociale**

*Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQuA) per riqualificare i centri urbani, ridurre il disagio abitativo e favorire l'inclusione sociale*



**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili