



**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili

# Dieci anni per trasformare l'Italia

**Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti**

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

---

**Presentazione dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2021**

*Luglio 2021*

# L'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DEF

L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF):

- 1. È il documento programmatico** che descrive le scelte del Governo in materia di infrastrutture e mobilità
- 2. Definisce la selezione delle opere prioritarie** per lo sviluppo del Paese, anche anticipando la strategia di lungo periodo del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) in un'ottica di sviluppo sostenibile
- 3. Alimenta un processo di pianificazione integrata** delle infrastrutture e della mobilità basato su riforme, connessione, sicurezza, equità e sostenibilità, anche sulla base degli investimenti e delle riforme inserite nel PNRR

# INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ: PROGETTARE L'ITALIA DEL 2030

## STRATEGIE

— Agenda 2030 dell'ONU



— New Green Deal europeo



## STRUMENTI

**PNRR**  
2021-2026

**FONDI STRUTTURALI**  
2021-2027

**FONDO SVILUPPO E COESIONE**  
2021-2027

**FONDI DI BILANCIO ORDINARI**

**Un'occasione irripetibile per il Paese**

# IL PAESE CHE VOGLIAMO COSTRUIRE IN 10 ANNI

## CONTRIBUIRE ALLA:



**TRANSIZIONE**  
ecologica e digitale



**COMPETITIVITÀ**  
delle imprese nel rispetto dell'ambiente



**SICUREZZA E BENESSERE**  
delle persone



**RIDUZIONE**  
del divario tra le aree del Paese e delle  
disuguaglianze economiche e sociali

## COME:



**SVILUPPARE**  
sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti per  
una mobilità sostenibile delle persone e delle merci



**INVESTIRE E RIQUALIFICARE**  
l'edilizia sociale e la qualità dell'abitare



**POTENZIARE E RIQUALIFICARE**  
le infrastrutture idriche primarie

# UN NUOVO METODO PER PIANIFICARE, PROGRAMMARE E PROGETTARE

Una programmazione focalizzata sugli obiettivi da realizzare per migliorare il benessere delle persone e la competitività delle imprese

## 4 PILASTRI

### ANALISI DEL CONTESTO E DEI FABBISOGNI

- Previsione della domanda di mobilità e stima del grado di utilizzo delle infrastrutture
- Misura dell'impatto sullo sviluppo economico, sociale, territoriale e ambientale

### COERENZA DELLE PROGRAMMAZIONI

- Armonizzazione progressiva dei criteri di programmazione in linea con i principi del PNRR (es. Do not significant harm, riduzione divari territoriali, impatti generazionali e di genere)

### SCELTE DELLE PRIORITÀ

- Scelte basate sugli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 e sul Green deal europeo
- Applicazione delle "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" (d.lgs. 228/2011),

### VALUTAZIONE DI PROGRAMMI E OPERE

- Verifica degli impatti generati sulle dimensioni connesse allo sviluppo sostenibile

**NON SOLO UN PIANO DI SPESA, MA UN INSIEME DI TRAGUARDI QUANTITATIVI E DETTAGLIATI PER TRASFORMARE L'ITALIA** (es. numero di nuovi autobus, numero di passeggeri trasportati, riduzione dispersione idrica)

# LE ULTERIORI NOVITÀ

## PROGRAMMAZIONE

delle infrastrutture di trasporto utili per il completamento, la messa in sicurezza, l'adeguamento tecnologico del Sistema Nazionale Integrato Dei Trasporti (SNIT) di 1° Livello

## COERENZA

con i principali Piani nazionali generali e settoriali di riferimento

## COLLABORAZIONE

con gli altri Ministeri che programmano, finanziano e gestiscono reti e opere complementari a quelle del Mims (es. energia, ambiente, tecnologie)

## AUMENTO

significativo delle risorse assegnate rispetto al 2020 (+36%)  
anche grazie al PNRR e riduzione del fabbisogno residuo (-7%)

# IL CONTESTO DI RIFERIMENTO: SCENARI MACROECONOMICI

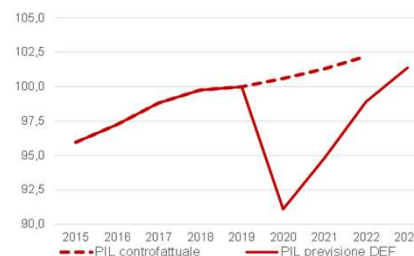
*Effetti della crisi sanitaria da COVID-19*

Gli scenari previsivi indicano una ripresa a “V” dell’economia, con un forte rimbalzo del PIL di quest’anno e del prossimo, in grado di assorbire in tempi relativamente brevi la forte contrazione registrata nel 2020.

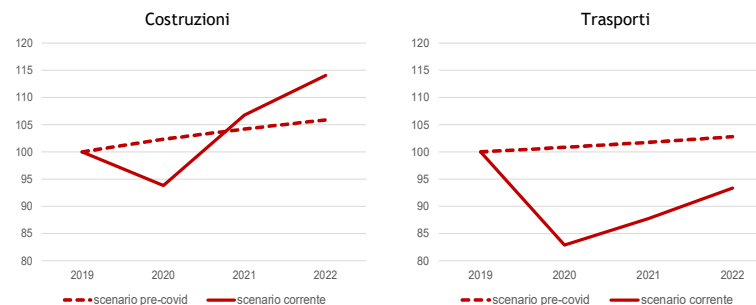
A livello settoriale si registra:

- **un forte rimbalzo delle attività nel settore delle costruzioni** che raggiungerebbe livelli storicamente elevati e superiori a quelli stimati nello scenario controfattuale
- **fatturati significativamente più bassi per i trasporti** sia rispetto al 2019 sia (e in misura maggiore) rispetto allo scenario controfattuale

Tendenze e Previsioni del PIL in Italia (2015-2023)



Previsioni dei fatturati per settore di attività economica (2019-2022)

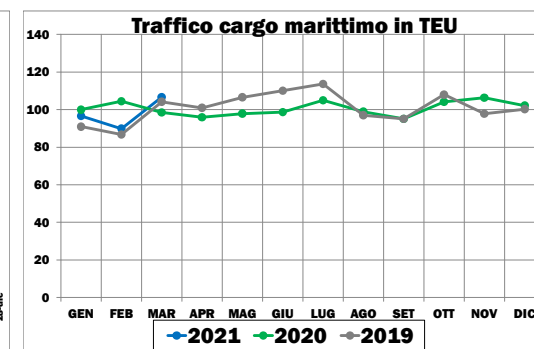
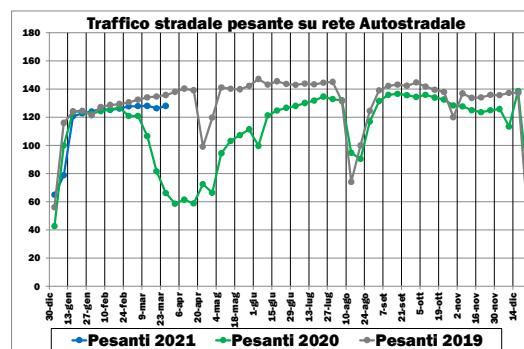
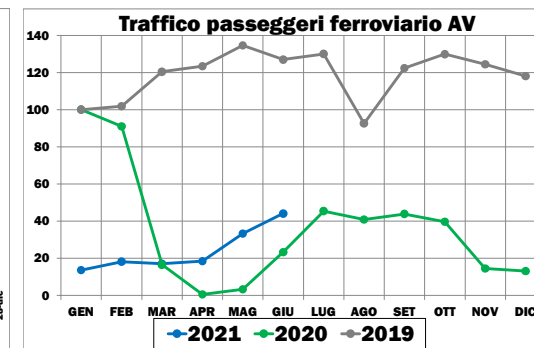
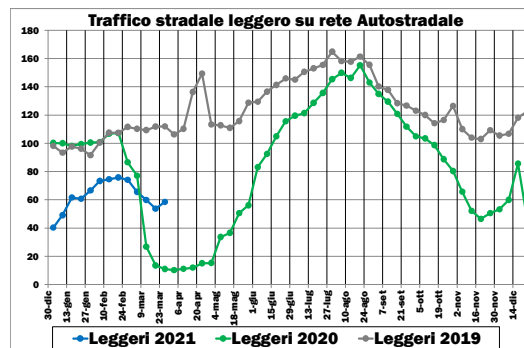


# IL CONTESTO DI RIFERIMENTO - LA MOBILITÀ

Effetti della crisi sanitaria da COVID-19

## ANALISI TENDENZE MOBILITÀ

- TRAFFICO STRADALE PASSEGGERI**  
 Profondo calo nel 2020 (-90%) rispetto ad analogo periodo 2019; parziale ripresa nel secondo semestre 2020 e primo semestre 2021
- SPOSTAMENTI FERROVIARI**  
 Riduzione sino a quasi il 100% nel periodo marzo-aprile 2020, anche a fronte di una riduzione dei servizi offerti di oltre il 95%. Recupero solo marginale nel secondo semestre 2020 e primo semestre 2021
- TRAFFICO MERCI**  
 Perdite più contenute nel 2020 quasi completamente recuperate già nel secondo semestre del 2020





# IL CONTESTO DI RIFERIMENTO – L'ITALIA E L'AGENDA 2030

Un confronto europeo in ambito di infrastrutture e mobilità

La complessità dello sviluppo sostenibile impone di seguire un approccio nuovo, multidimensionale e integrato, per identificare e analizzare i fabbisogni del Paese






SDG	Indicatore	Be	Bg	Cz	Dk	De	Ee	le	El	Es	Fr	Hr	It	Cy	Lv	Lt	Lu	Hu	Mt	Nl	At	Pl	Pt	Ro	SI	Sk	Fi	Se
1	Popolazione con problemi strutturali nelle abitazioni (%pop)	↑	↑	↑	↔	↑	↔	↔	↔	↓	↓	↑	↑	↓	↑	↑	↑	↑	↑	↓	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↔
3	Persone morte in incidenti stradali per 1000 abitanti	↓	↑	↓	↓	↑	↓	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↓	↔	↓	↓	↑	↑	↑	↑	↑
6	Prelievo di acqua per uso potabile pro capite		↑	↓	↔				↔			↔	↑	↔	↓	↓		↓	↔	↓		↓			↓	↓		
9	Ferrovie elettrificate (%tot)		↔	↔	↑		↑	↑	↑	↑	↑	↔	↔		↔	↔	↔	↑		↔	↓	↑	↔	↔	↔	↔	↔	↔
	Lunghezza della rete ferroviaria (km pro capite)		↑	↔	↑	↓	↔	↑	↑	↓	↓	↑	↑		↑	↑	↓	↓		↑	↔	↑	↔	↔	↓	↔	↔	↓
	Lunghezza della rete ferroviaria (km per km2 di superficie)		↔	↔	↓	↔	↔	↓	↓	↑	↑	↔	↔		↔	↔	↔	↑		↓	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔
9	Lunghezza della rete ferroviaria (km/PIL)		↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓		↓	↓	↓	↓		↑	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	Split modale su treni e autobus delle merci (% tot.)	↓	↑	↓	↔	↓	↓	↓	↑	↓	↓	↑	↓	↑	↔	↑	↑	↓	↑	↔	↓	↔	↓	↓	↔	↓	↓	↑
	Volumi di beni gestiti nei porti (ton pro capite)	↑	↔		↓	↓	↑	↓	↑	↔	↔	↑	↑		↑	↑				↔		↑	↓	↑	↓		↑	↓
	Split modale su treni e autobus dei passeggeri (% tot.)	↑	↓	↔	↓	↓	↓	↑	↓	↓	↔	↑	↔	↑	↓	↓	↑	↓	↔	↑	↓	↔	↔	↓	↔	↑	↓	↑
11	Tasso di sovraffollamento delle abitazioni (% delle famiglie)	↓	↑	↑	↓	↓	↓	↓	↑	↓	↔	↑	↓	↑	↔	↑	↑	↑	↓	↓	↔	↑	↓	↑	↑	↑	↓	↓
	Popolazione urbana esposta ad inquinamento dell'aria (% pop.)	↑	↑	↑	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↓	↑	↑		↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↓	↓
13	Emissioni di GHC pro capite - Trasporti	↔	↓	↓	↔	↑	↑	↔	↓	↓	↑	↓	↓	↔	↓	↓	↓	↓	↓	↑	↓	↓	↓	↓	↑	↓	↓	↑
	Peso del settore trasporti sul totale emissioni GHC (%)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↔	↓	↓	↔

Nota: Il dashboard include un set di indicatori che definiscono alcune dimensioni di sostenibilità in ambito di infrastrutture e mobilità di un Paese relativamente alla distribuzione degli altri Paesi dell'UE27. Il colore delle celle indica la posizione del Paese nella distribuzione di tutti i valori disponibili dell'indicatore nei Paesi UE27. Rosso: I quartile della distribuzione; arancione: II quartile; verde chiaro: III quartile; verde scuro: IV quartile (classe dei top performer). La freccia rivolta verso l'alto indica una crescita positiva dell'indicatore nell'ultimo triennio, la freccia verso il basso una crescita negativa, mentre la doppia freccia orizzontale indica una sostanziale stabilità.  
Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat.

# IL CONTESTO DI RIFERIMENTO - L'ITALIA E L'AGENDA 2030

*Un confronto europeo in ambito di infrastrutture e mobilità*

L'Italia mostra nel confronto europeo elementi di debolezza concentrati in particolare nel settore delle infrastrutture di trasporto, in quelle idriche e nel contesto urbano e abitativo

SDG	Target	Indicatore	Situazione italiana	Media EU	Andamento ultimo triennio
	<b>3.6</b> Entro il 2020, dimezzare il numero di decessi a livello mondiale e le lesioni da incidenti stradali	Vittime di incidenti stradali, 2019	53 ogni milione di abitante (totale 3.173)	51 ogni milione di abitanti	In peggioramento
	<b>6.4</b> Entro il 2030, aumentare sostanzialmente l'efficienza idrica [...]	Prelievo d'acqua per uso potabile, 2018	152,4 m <sup>3</sup> pro capite nel 2018	78,4 m <sup>3</sup> procapite*	In miglioramento
	<b>9.1</b> Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti	Lunghezza delle rete ferroviaria, 2019	0,3 km ogni 1.000 abitanti	0,6 km ogni 1.000 abitanti*	In peggioramento**
	<b>11.1</b> Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso ad un alloggio e a servizi di base adeguati, sicuri e convenienti e l'ammodernamento dei quartieri poveri	% di popolazione con problemi strutturali nelle abitazioni, 2019	14,0%	12,7%	In miglioramento
	<b>11.6</b> Entro il 2030, ridurre l'impatto ambientale negativo pro capite delle città, in particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti	% di popolazione urbana esposta ad inquinamento dell'aria, 2019	15,1%	12,6%	In miglioramento

\* Media calcolata sul campione di paesi che presentano il dato nell'ultimo anno disponibili

\*\* La riduzione dell'indicatore è determinata dall'effetto combinato di una sostanziale stabilità nei km di rete ferroviaria attivi a livello nazionale e del contestuale calo demografico degli ultimi anni

# IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

*I divari territoriali*

**Mobilità urbana**

Accessibilità mezzi pubblici

% utilizzo del trasporto pubblico

Grado di soddisfazione



**Inquinamento da traffico urbano**

Potenziale inquinamento autovetture

Particolato atmosferico PM10 oltre soglia



Fonte: Istat | **Legenda:** Un valore più elevato dell'indicatore è rappresentato graficamente con colori più scuri

# IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

*I divari territoriali*

## Condizioni abitative

— % abitazione cattive condizioni — % abitazione con danni strutturali — % abitazione con problemi umidità —



## Qualità delle infrastrutture e dei servizi idrici

— % acqua dispersa nella rete — % irregolarità erogazione — % sfiducia acqua rubinetto —



Fonte: Istat | **Legenda:** Un valore più elevato dell'indicatore è rappresentato graficamente con colori più scuri

## IL CONTESTO DI RIFERIMENTO – LE IMPRESE

### CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ PER IL SETTORE DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA

Il settore:

- **conta oltre 89 mila imprese** e un fatturato annuo di 85 mld di euro
- **è responsabile del 26% delle emissioni di CO<sub>2</sub>**, a fronte di un peso pari al 5% del parco veicolare stradale circolante
- **provoca il 15% degli infortuni mortali sul lavoro** nel comparto Trasporti e Magazzinaggio, a fronte del 7% del numero di addetti occupati in questo settore

Con la diffusione della pandemia, i settori più colpiti sono stati quelli che avevano accompagnato l'evoluzione del sistema economico nell'ultimo decennio, tra cui il turismo internazionale e l'import-export.

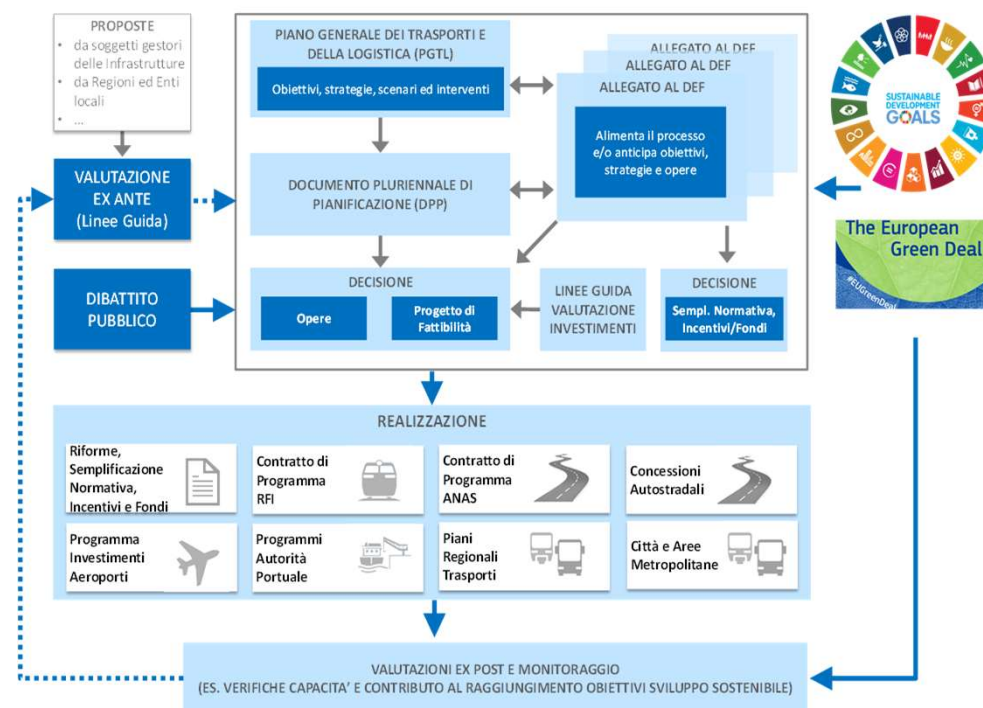
Ciononostante, il settore della logistica e del trasporto merci si è imposto, anche nell'opinione pubblica, come **strategico** sia per lo sviluppo e la crescita del Paese sia **per il funzionamento delle catene di fornitura**, in quanto in grado di incidere sulla capacità del sistema economico e produttivo di resistere agli shock, come quello causato dalla pandemia.

# IL “PIANO PROCESSO”

*Un nuovo approccio per la pianificazione*

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

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



# LA COERENZA E L'INTEGRAZIONE CON I PIANI NAZIONALI

*Gli strumenti di pianificazione considerati per definire interventi e programmi prioritari per lo sviluppo del Paese*

**Piani relativi alle strategie generali e Piani settoriali relativi agli assi tematici degli investimenti programmati dal MIMS:**

- Piano nazionale integrato per l'energia ed il clima (PNIEC)
- Piano SUD 2030: sviluppo e coesione per l'Italia
- Piano nazionale sicurezza stradale 2030
- Piano strategico nazionale della portualità e della logistic
- Piano Nazionale del *cold ironing*
- Piano Nazionale degli Aeroporti
- Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSN-MS)
- Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC)
- Piano nazionale degli interventi nel settore idrico
- Programmi innovativi per la qualità dell'abitare (PINQUA)

# I CRITERI DI SELEZIONE DELLE OPERE IN DUE FASI

## FASE 1

**Individuazione degli interventi “maturi” confrontando più indicatori, tra cui:**

- il livello maturità progettuale
- l’aggiornamento delle analisi di valutazione
- il livello di completamento dell’opera
- la quota di finanziamento già disponibile

Analisi dei fabbisogni condotta seguendo un’ottica sistemica e considerando anche ulteriori dimensioni, tra cui:

- la coerenza con gli obiettivi e le strategie e il loro contributo nel generare benefici al sistema delle infrastrutture e dei trasporti
- i nuovi fabbisogni derivanti dai cambiamenti nelle abitudini di mobilità, consumo e produzione a causa della pandemia;
- la capacità di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile dell’Agenda 2030 e alle politiche e strategie generali e settoriali dell’Unione europea

## FASE 2

**Individuazione dell’ordine di priorità tra le opere, coerente con i criteri definiti nella Fase 1 e considerando anche altre dimensioni, tra cui la capacità di:**

- contribuire alla transizione ecologica e digitale
- realizzare infrastrutture più sostenibili e resilienti
- generare impatti significativi sul sistema economico e sociale, anche favorendo la riduzione dei divari sociali e territoriali
- assicurare la manutenzione e la sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi anche attraverso l’uso di tecnologie innovative;
- Intervenire sul settore della logistica e del trasporto delle merci per renderlo più resiliente e competitivo
- programmare uno sviluppo urbano sostenibile anche per aumentare i collegamenti tra città e aree interne



# IL SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT)

Per lo sviluppo di sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti per la mobilità sostenibile delle persone e delle merci

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

# IL SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT)



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



Rete stradale Snit di 1° livello



Aeroporti strutture Snit di 1° e 2° livello

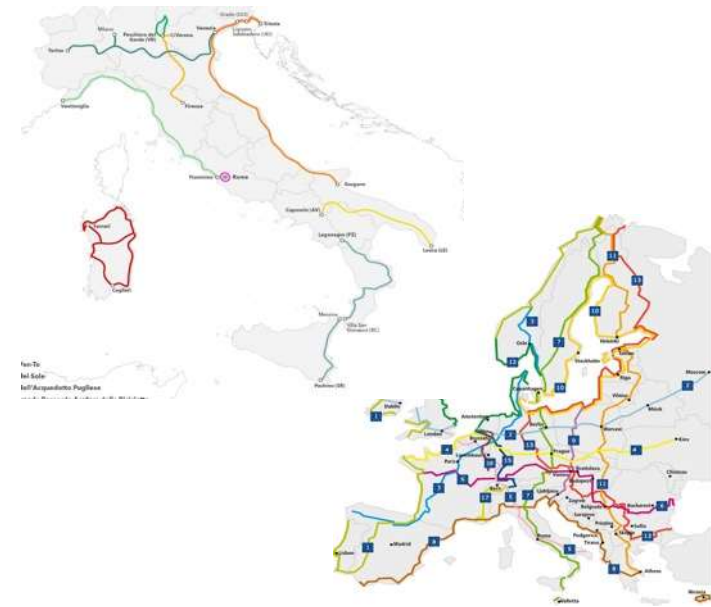
# IL SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI – SNIT



I sistemi di trasporto rapido di massa delle città metropolitane



Autorità di Sistema Portuale SNIT 1° livello



Rete ciclabile Bicitalia e la rete eurovelo\*

\* È in corso di redazione il Piano Nazionale della Mobilità Ciclistica

# GLI INVESTIMENTI PROGRAMMATI PER LA MOBILITÀ

*Un quadro d'insieme*

## INVESTIMENTI PRIORITARI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

Modalità di trasporto	Costo (mld €)	Risorse assegnate (mld €)	Fabbisogno residuo (mld €)
Strade e autostrade	75,8	54,2	21,6
Ferrovie (con nodi urbani)	132,1	92,9	39,2
Trasporto rapido di massa città metropolitane	22,0	20,4	1,6
Porti	9,6	8,3	1,3
Aeroporti	3,1	3,1	0,0
<b>Totale generale</b>	<b>242,6</b>	<b>178,9</b>	<b>63,7</b>

**+23%**

di valore economico totale rispetto al 2020 con oltre 240 mld € di investimenti

**+36%**

di risorse assegnate rispetto al 2020 con circa 180 mld € di investimenti

**-7%**

di fabbisogno residuo di risorse rispetto al 2020

# GLI INVESTIMENTI PROGRAMMATI INFRASTRUTTURE IDRICHE

Un quadro d'insieme

## INVESTIMENTI INFRASTRUTTURE IDRICHE

Piani e programmi	Costo (mld €)	Risorse assegnate (mld €)	Fabbisogno residuo (mld €)
Piano nazionale interventi settore idrico		590	
Piano operativo dighe		473	
Programma operativo risorse idriche da Quadro Comunitario di Sostegno 94/99		187	
<b>Totale generale</b>	<b>12.000</b>	<b>1.250</b>	<b>10.750*</b>

### 12 mld €

di valore economico per le infrastrutture idriche

### 1,3 mld €

ripartiti per gli interventi e i programmi prioritari

\* Rispetto a tale fabbisogno residuo, sono disponibili, per quanto non ancora assegnati ed in corso di programmazione, 710 mln € del Piano nazionale degli interventi nel settore idrico, più 1.800 mln € da PNRR – Next Gen. EU, più 313 mln € da REACT-EU.

# GLI INVESTIMENTI PROGRAMMATI PER L'EDILIZIA SOSTENIBILE

*Un quadro d'insieme*

## PROGRAMMI PER L'EDILIZIA SOSTENIBILE

Programma	Risorse finanziate (mld €)
Programma Innovativo Qualità dell'Abitare: PNRR-NGEU	2.800
Programma Innovativo Qualità dell'Abitare: Residuo da Legge di Bilancio per il 2021	380
Programma Recupero Alloggi ex ICAP: L.80 del 2014	815
Programma di interventi di edilizia carceraria con risorse assegnate	658
Efficientamento energetico cittadelle giudiziarie: PNRR-FNC	346
<b>Totale</b>	<b>4.999</b>

**circa**  
**5 mld €**

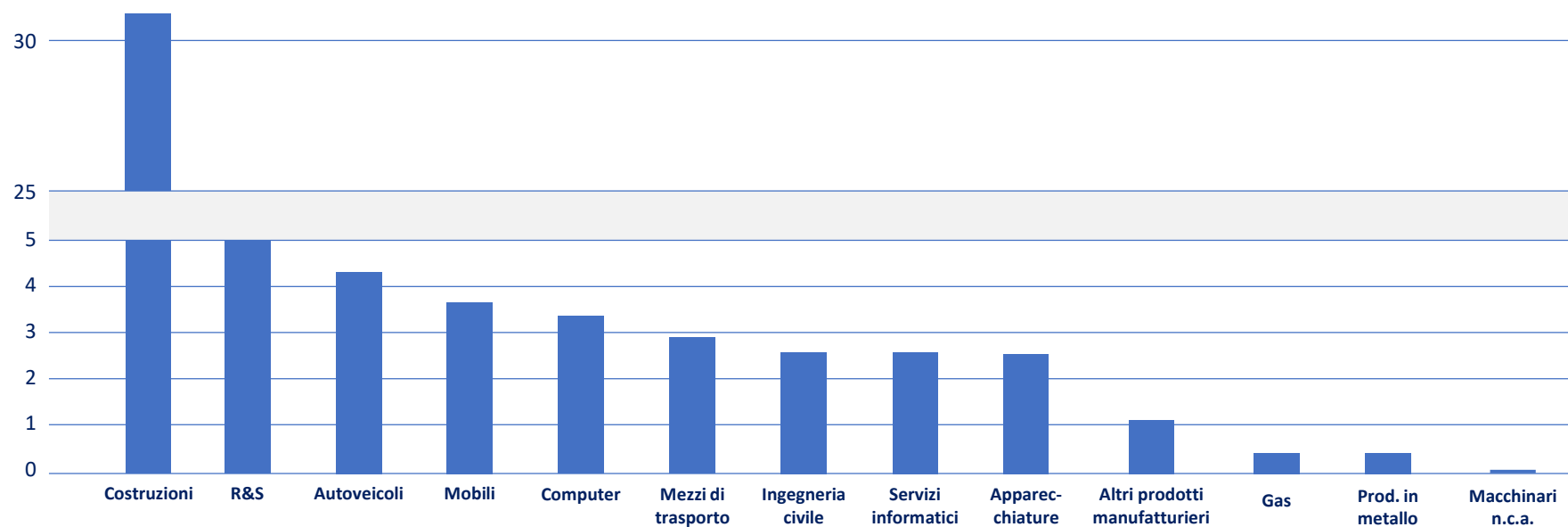
per i principali programmi finanziati  
e in corso di ripartizione

## I CANALI DI FINANZIAMENTO

- Fondo Next Generation EU
- Fondo nazionale per gli investimenti complementari del PNRR (DL 6 maggio 2021, n. 59)
- Scostamento di bilancio (art. 4 del DL 6 maggio 2021, n. 59)
- Finanziamenti da Leggi di Bilancio e da altre norme nazionali
- Disponibilità recuperate da revisioni progettuali
- Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) 2014 - 2020
- Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) 2014 - 2020
- Fondi CEF 2014-2020 (Connecting Europe Facility)
- Fondi strutturali del PON 2014 – 2020
- Programma di Azione e Coesione 2014-2020, complementare al PON
- Apporto di risorse private, per le Concessioni autostradali e aeroportuali
- Fondi regionali e locali di cofinanziamento, anche a valere sui Fondi europei

## L'IMPATTO DEL PNRR SULL'ECONOMIA E L'OCCUPAZIONE *(slide 2 di 2)*

DISTRIBUZIONE DEGLI INVESTIMENTI DEL PNRR DI PERTINENZA DEL MIMS PER TIPOLOGIA DI PRODOTTO



Fonte: Elaborazione su dati e stime di fonti Istat (2021) | Classificazione CPA a 98 prodotti. Mld € valori assoluti



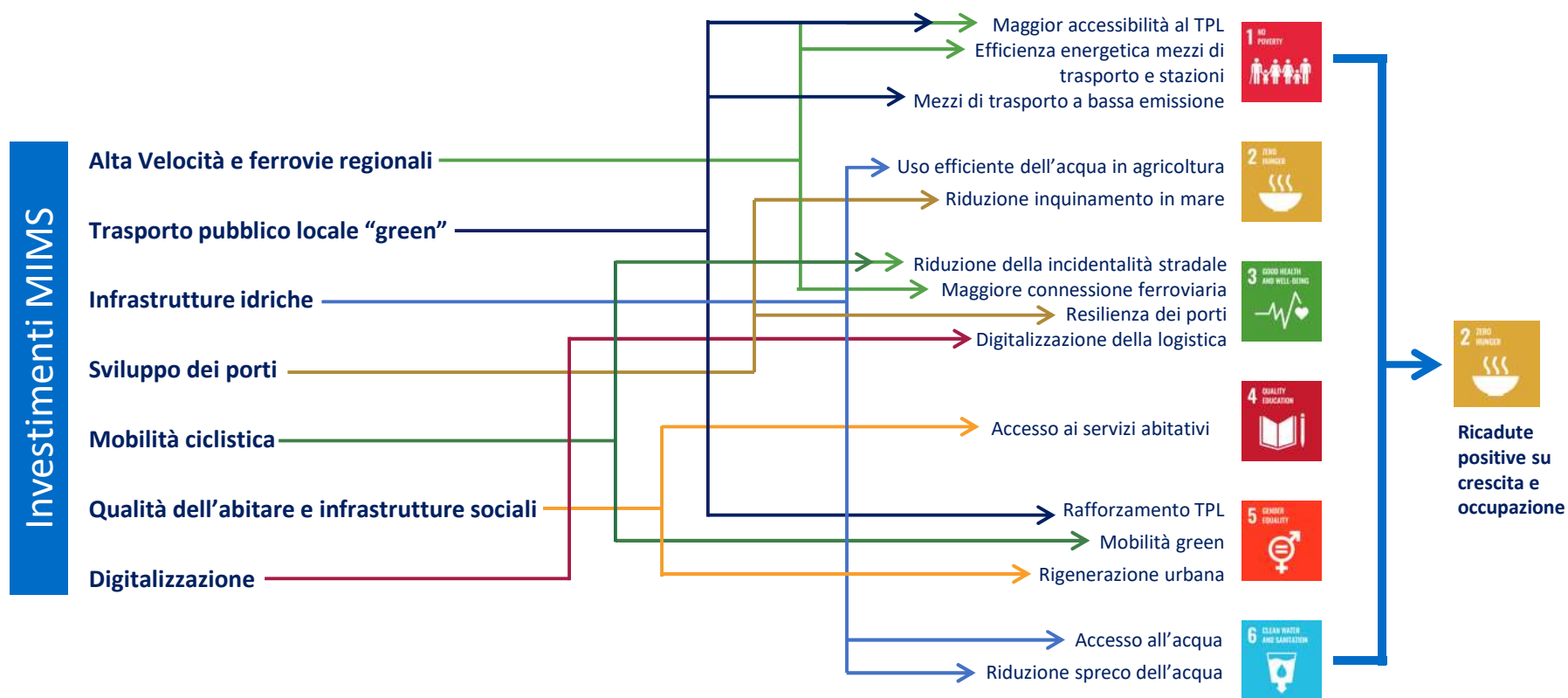
# L'IMPATTO DEL PNRR SULL'ECONOMIA E L'OCCUPAZIONE *(slide 1 di 2)*

## ANALISI DELL'ATTIVAZIONE PER SETTORE DI ATTIVITÀ ECONOMICA

Settore	Shock effettivo a prezzi d'acquisto	Valore aggiunto di partenza (anno 2018)	Analisi dell'attivazione						Occupazione (ULA totali)
			Valore aggiunto totale	Valore aggiunto componente diretta	Valore aggiunto componente indiretta	Variazioni perc. valore aggiunto totale	Variazione perc. valore aggiunto componente diretta	Variazione del valore aggiunto componente indiretta	
Agricoltura	0	34.461	141	24	117	0,4	0,1	0,3	5.205
Estrattive	0	4.654	150	73	77	3,2	1,6	1,7	674
Manifattura a bassa tecnologia	4.711	93.783	1.749	1.333	416	1,9	1,4	0,4	29.587
Manifattura e medio-bassa tecnologia	382	69.004	2.060	1.204	856	3,0	1,7	1,2	28.704
Manifattura a medio-alta tecnologia	6.842	77.561	1.309	980	329	1,7	1,3	0,4	13.693
Manifattura ad alta tecnologia	6.206	25.579	1.036	951	85	4,1	3,7	0,3	10.321
Energia, acqua e rifiuti	390	42.442	830	386	444	2,0	0,9	1,0	5.723
Costruzioni	33.431	67.000	14.125	13.381	745	21,1	20,0	1,1	314.362
Commercio	0	188.661	1.506	720	786	0,8	0,4	0,4	23.067
Trasporti e logistica	0	86.940	1.313	450	863	1,5	0,5	1,0	17.633
Alberghi e pubblici esercizi	0	63.080	395	198	197	0,6	0,3	0,3	9.498
Editoria, telecomunicazioni e informatica	2.516	59.769	2.068	1.599	469	3,5	2,7	0,8	22.984
Finanziarie, assicurazioni e immobiliare	0	145.286	1.932	743	1.189	1,3	0,5	0,8	10.616
Altri servizi di mercato	5.102	158.930	8.359	6.213	2.146	5,3	3,9	1,4	107.800
Servizi alla persona	0	309.366	826	329	497	0,3	0,1	0,2	16.324
Fitti imputati		145.192							0
Servizi domestici		18.059							0
<b>Totale</b>	<b>59.580</b>	<b>1.589.766</b>	<b>37.800</b>	<b>28.583</b>	<b>9.217</b>	<b>2,4</b>	<b>1,8</b>	<b>0,6</b>	<b>616.192</b>

Fonte: Elaborazione su dati e stime di fonte Istat (2021) | Mln € e variazioni percentuali. Nota: Le stime sono state condotte attraverso l'impiego di matrici input/output che catturano esclusivamente gli effetti diretti e indiretti escludendo invece gli effetti indotti. L'esercizio è inoltre statico e non tiene conto dei fattori dinamici e di accumulazione di capitale. Tale metodologia, pur producendo stime più conservative rispetto a quelle contenute nel PNRR, ha il vantaggio di permettere una rappresentazione più flessibile dei risultati lungo altre dimensioni di analisi.

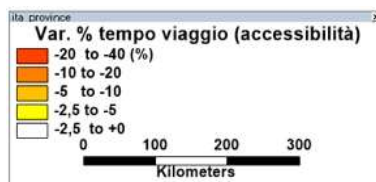
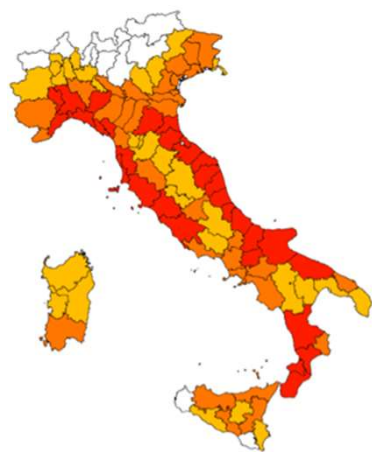
# L'IMPATTO DEL PNRR SUGLI OBIETTIVI DI SVILUPPO SOSTENIBILE



# L'IMPATTO DEL PNRR SULLA QUALITÀ DI INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E PER LA RIDUZIONE DEI DIVARI TERRITORIALI

Le differenze tra le aree geografiche del Paese verranno ridotte anche grazie all'aumento dell'accessibilità ferroviaria al Sud

## Variazione % tempo medio di viaggio ferroviario prodotta dagli interventi (trasporto passeggeri)\*



### VAR. % EQUITÀ al 2030 (INDICE DI GINI)

Accessibilità ferroviaria (passeggeri)	+38%
--	------

## ALCUNI IMPATTI

- oltre 6.500 km di rete ferroviaria nazionale e regionale potenziata o riqualificata
- 4.500 nuovi autobus
- oltre 230 km di trasporto rapido di massa nelle Città potenziato o riqualificato
- 55 stazioni ferroviarie riqualificate nel sud del Paese
- 50 nuovi treni completi passeggeri
- 1.900 unità di materiale rotabile merci (locomotive, carri, mezzi intermodali)
- manutenzione su 2.000 km di strade
- 1.800 km di nuove piste ciclabili

\* Gli impatti sull'equità si riferiscono sia agli investimenti del PNRR che a quelli programmati o in corso di realizzazione sulla rete ferroviaria



**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili