

**FONDAZIONE MERITA - MERIDIONE ITALIA**  
**AGENDA SUD 2030**  
**IL MEZZOGIORNO DOPO IL PNRR**  
Napoli - 17-18 aprile 2026

**Infrastrutture, trasporti e logistica per un sud integrato**

*Position paper Merita*

*a cura di Mario Rosario Mazzola e Francesco Tavassi*

**Gli obiettivi strategici del PNRR**

Il PNRR rappresenta una svolta epocale nell'azione di politica economica europea e dei paesi membri per diversi motivi:

- ha rappresentato un “acceleratore” della capacità amministrativa di gestione dei progetti a tutti i livelli di governo: europeo, nazionale e soprattutto locale;
- è stata la fonte di un'ingente iniezione di risorse da destinare agli investimenti, 194 miliardi di euro alla sola Italia, di cui oltre 40 per realizzare e ammodernare le infrastrutture, in chiave green e digitale (il MIT è come se fosse il quarto beneficiario dell'intera dotazione che l'Europa ha messo a disposizione dei paesi per investire sulla ripresa);
- cambia radicalmente il punto di osservazione dei risultati raggiunti, passando da un approccio focalizzato sulla rendicontazione della spesa a un meccanismo di *performance* orientato al raggiungimento di obiettivi fisici e misurabili;
- ha contribuito a sostenere la crescita economica e il consolidamento delle imprese in un momento storico particolarmente complesso a livello globale (nell'attuale fase di crescita debole dell'economia italiana, il contributo principale è arrivato dagli investimenti, in particolare quelli nelle costruzioni che si confermano uno dei pilastri della domanda interna, rappresentando il 12% del PIL, grazie principalmente al contributo del PNRR (Fonte ANCE).

**Gli obiettivi specifici del settore**

In relazione al settore di interesse di questo *position paper* il lascito più evidente è naturalmente rappresentato dalle opere realizzate. Da questo punto di vista l'impatto del PNRR è stato rilevante, in quanto, grazie alla massiva dote di liquidità disponibile, ha permesso di ripartire dalla programmazione strategica quando esistente e di finanziare opere di primaria importanza: dal ferroviario all'idrico, dall'edilizia residenziale pubblica al trasporto locale, fino alla digitalizzazione della catena logistica, dei porti e degli aeroporti.

Nel trasporto pubblico locale, gli investimenti PNRR sono stati molteplici e hanno riguardato quasi tutti gli strumenti di mobilità urbana, contribuendo significativamente alla decarbonizzazione e all'innovazione digitale del settore. Tra gli interventi principali si registra lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane, tramvie e filovie) in molti Comuni italiani, con un investimento di circa 4 miliardi di euro. In tale contesto, gli interventi finanziati e localizzati nel Mezzogiorno, pur rappresentando finanziariamente solo il 23% della dotazione complessiva, contribuiscono – con oltre 70 km di linee – per il 37% all'obiettivo complessivo di Misura, consistente nella realizzazione di almeno 186 km di infrastruttura di linea per i sistemi di trasporto rapido di massa.

A questo, si aggiunge un investimento di 2,4 miliardi di euro per il rinnovo delle flotte autobus in chiave *green* (in totale oltre 3.000 nuovi autobus a zero emissioni, di cui gran parte sta già circolando nelle città) e investimenti per la flotta treni regionali e Intercity per ulteriori 1,7 miliardi di euro (170 nuovi convogli).

Rispetto alla distribuzione del finanziamento per il potenziamento del parco autobus per il trasporto pubblico, le risorse PNRR assegnate ai Comuni del Sud Italia rappresentano il 33% della dotazione finanziaria. Tale percentuale rispecchia, altresì, il contributo all'obiettivo di almeno 3.000 autobus con oltre 1.000 autobus previsti nelle Regioni del Mezzogiorno. Quest'ultimo dato appare rilevante se paragonato al numero di autobus elettrici o ibridi circolanti nel Sud del Paese nel 2020 (periodo ante PNRR) pari solamente a 87 veicoli (dati ISTAT).

Grazie al contributo del PNRR nell'ambito ferroviario, si assisterà al potenziamento del parco treni, con un incremento della flotta complessiva regionale nel periodo 2020-2026 tra il 5%-10%, teso al rinnovo della flotta totale disponibile, con un tasso di sostituzione stimato di vecchie unità con i mezzi acquistati con il PNRR prossimo pari all'85%.

Rispetto all'obiettivo di 172 treni a zero emissioni, al Mezzogiorno sono destinati 73 treni con un contributo all'obiettivo superiore al 40%. La percentuale di risorse assegnate, prendendo in considerazione anche le risorse destinate ai collegamenti intercity da e verso il Sud Italia, è pari a oltre il 60% (31% per la fornitura di treni regionali e il 30,3% per la fornitura di treni intercity). Nelle aree portuali saranno completati investimenti per oltre 1,3 miliardi di euro per rafforzare le connessioni di ultimo e penultimo miglio e permettere l'elettificazione delle banchine (*cold ironing*).

In particolare, entreranno in funzione 15 infrastrutture di cold ironing, consentendo la riduzione delle emissioni delle navi durante la sosta in porto.

È inoltre prevista la piena operatività dei nuovi strumenti per la digitalizzazione della gestione del traffico aereo, con certificazione dei sistemi e delle informazioni aeronautiche digitalizzate, a supporto di maggiore efficienza, sicurezza e qualità del servizio nel settore aeronautico.

Sempre sul versante della digitalizzazione, saranno attivati tre interventi per l'integrazione e digitalizzazione della catena logistica (LogIN Business), con miglioramento dell'interoperabilità dei flussi informativi tra operatori. In particolare, è stato chiuso un bando pari a circa 160 milioni di euro per sostenere interventi di digitalizzazione delle imprese della logistica.

## **Il dettaglio delle misure previste nel PNRR**

Il PNRR in questo settore ha previsto molteplici misure sia come riforme che come investimenti, per le quali il soggetto attuatore è il MIT. Delle prime quelle che riguardano il servizio ferroviario sono:

- a) M3C1- Riforma 1.1 "Accelerazione dell'iter di approvazione del contratto fra MIT e RFI", conseguita con l'approvazione dell'art.5 del decreto-legge n.152/2021, convertito con modificazioni dalla legge n.233/2021;
- b) M3C1- Riforma 1.2 "Accelerazione dell'iter di approvazione dei progetti ferroviari", attuata attraverso l'articolo 44 del decreto-legge n.77/2021, convertito con modificazione dalla legge n.108/2021;
- c) M3C1- Riforma 1.3, per un importo complessivo di 1.201.276.910, 88 euro, che ha l'obiettivo di promuovere una maggiore concorrenza nei mercati del trasporto ferroviario regionale e interurbano; la riforma consiste nell'adozione di leggi primarie e secondarie, nonché nell'adozione di atti giuridici che istituiscono una società di materiale rotabile Rolling Stock Company (RoSCo), gestore di asset ferroviari, proprietaria e locatrice di materiale rotabile (treni, carrozze, locomotive) per operatori ferroviari; tuttavia la procedura per l'istituzione di questa società non ha trovato applicazione nel decreto-legge 19 febbraio

2026 n.19, attuativo della più recente revisione del PNRR, che deve essere convertito in legge in questi giorni.

Le riforme del PNRR, che riguardano le strade statali e autostrade (strade di primo livello) gestite da ANAS S.p.A. o ad altri concessionari e anche le strade di secondo livello (gestite da Comuni, Provincie e Regioni) sono la M3C1- Riforma 2.1 che prevede l'attuazione del processo di valutazione dei rischi di ponti e viadotti secondo le modalità definite dalle Linee Guida approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e la M3C1- Riforma 2.2 che prevede il trasferimento di ponti e viadotti delle strade di secondo livello ai titolari di strade di primo livello.

Altre riforme riguardano il settore portuale, fra le quali la M3C2- Riforma 1.1 si pone l'obiettivo di semplificare le procedure per la pianificazione e l'approvazione del Documento di Pianificazione Strategica (DPSS) e del Piano Regolatore Portuale (PRP), e ha cominciato a conseguire positivi risultati. La riforma M3C2- Riforma 1.2 "Aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali" vuole promuovere maggiore competizione nelle concessioni di attività all'interno delle aree portuali; allo stato attuale risultano 207 concessioni in vigore, di cui 45 rilasciate a seguito della entrata in vigore del Regolamento n.202/2022, attuativo della riforma. Sempre nel settore portuale la riforma M3C2- Riforma 1.3 mira a semplificare le procedure di autorizzazione per gli impianti di *cold ironing*, cioè il rifornimento di elettricità alle navi durante la fase di ormeggio. Infine la riforma M3C2- Riforma 2.2 "Istituzione di una piattaforma logistica digitale nazionale finalizzata alla digitalizzazione dei servizi di trasporto merci e/o passeggeri" è stata conseguita con il decreto-legge 2 marzo 2024, n.19, convertito con la legge 29 aprile 2024 n.56. La norma prevede che le Autorità di Sistema Portuale entro il 30 giugno 2024 garantiscono l'interoperabilità fra i sistemi Port Community System (PCS) delle medesime Autorità e la piattaforma logistica nazionale per la rete dei porti.

Le misure di investimento di interesse che direttamente o indirettamente interessano il Mezzogiorno, in gran parte relative al settore ferroviario, sono sinteticamente descritte di seguito:

- a) M2C2 – Investimento 3.4 – “Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario e il trasporto su strada” per un importo di 345.367.441,65 euro; questa misura ha recentemente accorpato le precedenti M2C2- Investimento 3.3 relativa esclusivamente al trasporto stradale con una dotazione iniziale di 230.000.000 ed una analoga relativa al trasporto ferroviario; la prima aveva selezionato 48 stazioni di rifornimento lungo le autostrade e gli hub logistici delle quali 18 avevano rinunciato al finanziamento; per i progetti relativi al trasporto ferroviario sono stati identificati progetti per 10 linee, fra le quali nel Mezzogiorno il Salento, la ferrovia Circumetnea, la linea Cosenza-Catanzaro e il collegamento fra la città di Alghero e l'aeroporto.
- b) M2C2 – Investimento 4.2- “Sviluppo trasporto rapido di massa” con una dotazione di 3.321.000.000 euro, con l'obiettivo di 1)costruzione nuove linee e ampliamento linee esistenti, 2) ammodernamento delle infrastrutture di trasporto, 3) acquisto di materiale rotabile a zero emissioni; sono stati finanziati 25 progetti per realizzare entro il 30 giugno 2026 linee infrastrutturali per 245,9 km (97,7 km linee tramviarie o metropolitane e 148,1 km busvie o filovie); si è proceduto all'acquisto di 124 unità di materiale rotabile, di cui 68 bus, 50 treni e 6 metro; per questa misura è stata necessaria una riduzione della dotazione finanziaria e occorre verificare se gli obiettivi al giugno 2026 saranno rispettati;
- c) M2C2 – Investimento 4.4.2 – “Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale” con una dotazione di 810.000.000 euro; l'obiettivo è l'immatricolazione di 97 treni passeggeri a zero emissioni e per il Mezzogiorno al 2024 risultavano aggiudicati appalti per 70 carrozze per il servizio intercity e 8 treni ad alimentazione elettrica su un totale di ordini di acquisto di 96 treni e un complessivo di 491 unità di materiale rotabile, di cui almeno 96 carrozze locomotrici.
- d) M3C1 – Investimento 1.1 – “Collegamento ferroviario ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci” con una dotazione di 4.130.287.740,19 euro; l'obiettivo al 2023 era la

- costruzione di 119 km ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio-Calabria e Palermo-Catania; questo target è stato successivamente specificato in 61,8 km della Napoli-Bari, 14,7 km della Salerno-Reggio Calabria (solamente la tratta Battipaglia-Romagnano), e 36,8 km della Palermo-Catania-Messina, riducendo contestualmente la dotazione finanziaria originaria e per alcuni interventi, che hanno registrato criticità realizzative, è stata condivisa con la Commissione europea una metodologia per garantire la conclusione di parti d'opera autoconsistenti<sup>1</sup>.
- e) M3C1 – Investimento 1.3 – “Connessioni Diagonali” con una dotazione di 529.641.644,01 euro; l'investimento consiste nella realizzazione di ferrovia ad alta velocità per 12,3 km della Orte-Falconara e per quanto riguarda il Mezzogiorno di 2,8 km della Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia; anche questa misura è stata ridimensionata anche finanziariamente rispetto alle previsioni iniziali, eliminando fra l'altro tratte ferroviarie della Roma-Pescara per incompatibilità con le tempistiche PNRR; anche in questo caso per alcuni interventi, che hanno registrato criticità realizzative, è stata condivisa con la Commissione europea una metodologia per garantire la conclusione di parti d'opera autoconsistenti.
  - f) M3C1 – Investimento 1.4– “Sviluppo del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)” con una dotazione di 2.466.000.000 euro; l'obiettivo è contribuire all'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria italiana agli standard europei di interoperabilità, equipaggiando 2.785 km di linee ferroviarie (originariamente erano previsti 3.400 km) con il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS).
  - g) M3C1 – Investimento 1.10- “Rafforzamento dei nodi metropolitani e delle linee ferroviarie regionali” con una dotazione di 6.590.008.116,61 euro con l'obiettivo di migliorare la qualità delle linee ferroviarie interregionali e regionali italiane. L'investimento consiste nel potenziamento di almeno 3.309 km di linee ferroviarie, di cui 1162 km nel Mezzogiorno. In questa misura, introdotta nella revisione del PNRR appena conclusa, confluiscono quattro misure previste nelle versioni precedenti. Sono previsti almeno 11,7 km di lavori ferroviari relativi al potenziamento e all'elettrificazione che possono riferirsi alle seguenti linee nel Mezzogiorno: Collegamenti Brindisi compreso l'hub intermodale, Salerno Arechi – Aeroporto Pontecagnano, Bretella di Sibari, Ferrandina-Matera, Collegamento al porto di Augusta, Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia, Raddoppio della linea ferroviaria Decimomannu-Villamassargia. Inoltre almeno 528 km di interventi di resilienza si riferiscono alle seguenti linee nelle Regioni Campania, Basilicata e Calabria (Roma-Napoli (AV, vis Cassino, via Formia); Aversa-Caserta; Villa Literno-Napoli Gianturco; Napoli- Salerno LMV Napoli – Salerno Storica; Nocera Inferiore-Salerno; Battipaglia-Paola; Battipaglia-Potenza; Caserta- Battipaglia; Caserta-Foggia; Catanzaro-Reggio Calabria; Paola- Reggio Calabria; Paola- Cosenza-Sibari), Regione Molise ( Termoli-Campobasso), Regione Puglia ( Bari-Taranto; Taranto-Brindisi; Barletta-Spinazzola) e Regione Sicilia ( Fiumetorto-Agrigento; Lercara dir.Bicocca; Messina-Catania- Siracusa; Palermo-Messina; Caltanissetta Xirbi- Canicatti-Aragona; Canicatti- Siracusa). Sono inoltre avviate le procedure di riqualificazione di 38 stazioni ferroviarie nel Mezzogiorno, migliorandone l'accessibilità, l'efficienza energetica e l'intermodalità. Questo lungo elenco evidenzia che si tratta di una misura omnibus, che consente interventi su tante tratte che logicamente possono beneficiare del sostegno di altri programmi finanziari europei e nazionali.
  - h) M3C2 – Investimento 2.1- “Digitalizzazione della catena logistica” con una dotazione di 250.000.000 euro, con l'obiettivo di aumentare la competitività logistica nazionale

---

<sup>1</sup> Si tratta in sostanza di modificare la modalità di valutazione delle opere ferroviarie, passando da “opera funzionale” a “parti d'opera”, suddividendo i progetti in segmento più piccoli che consentono la rendicontazione e l'avanzamento dei lavori. Ogni intervento viene scomposto in componenti singole e definite (Work breakdown structure – WBS) che consentono di definire l'avanzamento fisico ed economico del progetto a determinate finestre temporali e il loro contributo sul target fisico chilometrico.

realizzando un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica. La misura prevede la istituzione del Log-IN Center, cioè di una Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) e che le tutte le 16 Autorità di Sistema Portuale dovranno dotarsi di servizi Port Community System (PCS) compatibili con la PLN, ed almeno 12 interporti nazionali dovranno avere un Freight Village System (FVS) compatibile con il PLN.

- i) M3C2 – Investimento 2.2- “Digitalizzazione della gestione del traffico aereo” con una dotazione di 34.000.000 euro e l’obiettivo di sviluppare nuovi strumenti per la digitalizzazione dell’informazione aeronautica e realizzare piattaforme e servizi di aerei senza equipaggio. La misura prevede l’entrata in esercizio di un Centro operativo tecnico (TOC) e di almeno due sistemi di gestione del traffico aereo, la digitalizzazione delle informazioni aeronautiche e la realizzazione di un Sistema di gestione del traffico senza equipaggio e connettività (UTMS).
- j) M3C2 – Investimento 2.3- “Cold ironing ” con una dotazione di 400.000.000 euro e l’obiettivo di ridurre l’emissione di gas serra del settore marittimo, tramite la installazione di una rete per la fornitura di energia elettrica nelle banchine portuali e delle relative infrastrutture di connessione alla rete di trasmissione nazionale. La misura prevede la realizzazione di 18 impianti di *cold ironing* in 13 porti.
- k) M7- Investimento 11- “Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale” con una dotazione di 923.000.000 euro; l’obiettivo è l’immatricolazione di almeno 75 treni passeggeri intercity a zero emissioni, cioè elettrici o a celle combustibile a idrogeno.

## **L’eredità del PNRR: luci e ombre**

L’eredità più importante che ci lascia il PNRR è probabilmente il metodo piuttosto che le infrastrutture completate, che consiste innanzitutto nel pianificare, programmare e realizzare un investimento secondo un meccanismo *performance based* impegna tutti i soggetti a vario titolo coinvolti a dover guardare all’investimento per il risultato concreto che esso genera - sia esso misurato in km di linea ferroviaria o in numero di alloggi di edilizia popolare - e dunque significa spostare l’attenzione sugli impatti concreti per i cittadini, i territori, la società.

Questo impegna anche a guardare alla qualità delle opere e al tempo che è necessario per realizzarle. Nel PNRR il tempo in particolare è una variabile chiave per almeno per due ordini di motivi. In primis, ha dato una regola di lavoro: l’Amministrazione, a tutti i livelli, ha dovuto programmare, sapendo quando bisognava finire. Ha dovuto gestire situazioni impreviste, a volte è significato avere il coraggio di andare avanti sapendo di rischiare, altre invece è significato prendere atto che non sarebbe stato possibile rispettare un cronoprogramma e rinunciare di conseguenza al finanziamento, permettendo però che le risorse non andassero perse, ma fossero reinvestite in altri progetti. In definitiva, i tempi serrati del PNRR hanno aiutato ad assumere piena responsabilità delle proprie azioni.

In secondo luogo, il tempo è importante perché restituisce fiducia ai cittadini nell’azione della politica pubblica. L’impegno dell’Amministrazione a programmare e realizzare gli interventi in un tempo che è annunciato e rispettato restituisce all’opinione comune la consapevolezza che gli investimenti pubblici cambiano la vita quotidiana delle persone e questo grazie all’impegno soprattutto dello Stato e degli Enti locali quando si parla di infrastrutture.

Cominciando ad osservare i dati sui tempi di realizzazione delle opere post avvio del PNRR si apprezza già un beneficio. Sarà dunque importante mantenere questa eredità del Piano e fare diventare il monitoraggio costante degli investimenti una pratica quotidiana.

Dai primi dati che è possibile osservare, risulta che il Piano di Ripresa e Resilienza ha avuto un impatto anche sulle imprese coinvolte nella realizzazione dei progetti. Dall’analisi dei dati di

bilancio tra il 2020 al 2025 di un campione di oltre 5 mila aziende coinvolte negli investimenti infrastrutturali del PNRR risulta un aumento della dimensione media, ma soprattutto della produttività, data dal rapporto tra fatturato e addetti. Si tratta di imprese che si stanno consolidando dimensionalmente grazie alla spinta del PNRR e che al tempo stesso stanno investendo di più, contribuendo nel complesso a fare aumentare il rapporto tra fatturato e addetti. Questo fenomeno è più marcato nelle imprese di piccola e media dimensione.

Il PNRR rappresenta quindi una discontinuità strutturale nel modo di concepire infrastrutture, trasporti e logistica. Il Mezzogiorno emerge progressivamente come nodo centrale nei corridoi europei, piattaforma logistica mediterranea e sistema integrato porto–ferrovia–territorio. Il risultato atteso non è soltanto la realizzazione di nuove infrastrutture, ma la costruzione di un ecosistema capace di ridurre i divari territoriali, aumentare la competitività, migliorare l'accesso ai servizi e generare sviluppo economico sostenibile.

In questa prospettiva, il PNRR non è semplicemente un programma di investimenti, ma un vero laboratorio istituzionale che ridefinisce il ruolo dello Stato: da gestore della spesa a produttore di risultati misurabili e duraturi nel tempo.

Ma se guardiamo alla concreta realizzazione delle misure non possiamo concludere che il PNRR ha rispettato le promesse in generale e anche nel Mezzogiorno si sono riscontrati ritardi, evidenziati dalla necessità di progressivi aggiustamenti delle previsioni iniziali sia come risultati fisici che come impegni finanziari. Certamente il caso più eclatante è rappresentato dalle percentuali di avanzamento delle infrastrutture ferroviarie, che hanno costretto per rispettare i termini a contrattare con la Commissione una verifica sostanziale della modalità di misurazione degli effetti fisici, cioè dei chilometri realizzati, che vengono contabilizzati non più come “opere funzionali” ma come “parti d'opera”, salvando così il raggiungimento delle milestone e del target finale ma certificando così uno slittamento nel tempo della funzionalità dell'opera e quindi della sua fruizione. Se guardiamo alle tre infrastrutture simbolo di questa attività, e cioè l'AV Napoli-Bar, l'AV Salerno-Reggio Calabria e l'AC Palermo-Catania-Messina, si può ragionevolmente affermare che la priorità strategica sia stato un fallimento<sup>2</sup>, in parte certamente ascrivibile alla mancanza di PFTE realmente pronti per l'aggiudicazione all'avvio del PNRR e alla oggettiva difficoltà tecniche e ambientali delle fasi realizzative, probabilmente sottovalutate forse strumentalmente per accelerare le fasi approvative utilizzando le procedure PNRR. Ma se alla fine la realizzazione di queste opere avverrà con tempistiche significativamente inferiori ai 15,7 anni, che era il tempo medio di realizzazione pre-PNRR delle opere superiori ai 100 milioni, allora la scommessa si potrà considerare parzialmente vinta.

## **Prospettive e problemi aperti**

Una prima considerazione riguarda la tempistica necessaria per il completamento dell'AV Napoli-Bari e della AC Palermo-Catania-Messina, che dovrebbero risultare completamente finanziati. La definizione di questo scenario è certamente una condizione essenziale per le scelte programmatiche relative agli investimenti nella rete ferroviaria statale e regionale e in quella stradale statale, regionale provinciale, necessari per assicurare la piena funzionalità di queste opere. Più lunga e complessa è la storia dell'AV Salerno – Reggio dove alcuni nodi non secondari devono ancora essere affrontati e risolti. Un primo problema è quello della definizione del PFTE dell'infrastruttura nei lotti 2 e successivi da Praia a Lamezia Terme con la scelta del corridoio tirrenico. Logicamente questa scelta comporta un aggiornamento e revisione della valutazione dei benefici del progetto, non solamente per tenere conto delle mutate condizioni del contesto economico, ma anche per le considerazioni che derivano dalla diversa configurazione

---

<sup>2</sup> Giorgio Santilli, “Cambia ancora il PNRR ferroviario. Ma il Sud resta lontano dalla rete AV, fallita la priorità strategica”, *Diac Diario*, 30 Nov 2025.

dell'infrastruttura nei confronti del territorio interno della provincia di Cosenza e del collegamento con le infrastrutture ferroviarie e stradali di collegamento con il corridoio adriatico e con il Metaponto e la Puglia lungo l'asse Taranto-Bari.

Al momento è tuttavia difficile prevedere quando sarà finita la AV Salerno-Reggio Calabria, il cui completamento è essenziale per la piena valorizzazione degli investimenti nell'AC in Sicilia e dell'attraversamento fisso dello Stretto di Messina, del quale è in fase di approvazione il progetto definitivo con le prescrizioni da rispettare in sede di redazione del progetto esecutivo. Infatti mancano i progetti dei lotti successivi al lotto 1, e cioè per l'intera tratta Praia a Mare – Reggio Calabria, ma contestualmente occorre anche capire la tempistica della programmazione finanziaria che ne consentirebbe la realizzazione. La tabella contenuta nell'articolo del Sole 24 Ore del 06.06.2025 identifica, oltre alle risorse già disponibili, una necessità di fabbisogno finanziario ulteriore di 17.207.140.000 €, dei quali 4.353.880.000 € da destinare ai lotti fino a Paola e 12.853.260.000 € per i lotti successivi sino a Reggio Calabria. Occorre dire che questa tabella contiene una stima complessiva di 9.400.000.000 per i lotti 1B, 1C, 2 e il raddoppio della Galleria Santomarco, che appare sottostimata alla luce del costo consolidato di quest'ultima e di quelli che si prospettano per i lotti 1B e 1C in corso di approvazione. Analoga considerazione di sottostima dei costi va fatta riguardo a quelli ipotizzati in tabella per i lotti successivi sino a Reggio Calabria.

La problematica dello sviluppo di un sistema stradale e ferroviario secondario connesso all'AV e all'AC si pone comunque in generale e occorre affrontarlo sin da adesso, in parallelo alla realizzazione delle opere, per evitare che i benefici dell'opera non rimangano potenziali e con essi anche le prospettive di sviluppo dei territori attraversati, e in particolare le opportunità per le aree interne. Si tratta anche di analizzare le possibilità di trasporto realisticamente attivabili con una visione organica e integrata, che coinvolga gli attori nazionali, regionali e locali, di un modello di sviluppo che risulti attrattivo per le iniziative private.

Analogamente urgente è da parte di RFI l'avvio degli interventi di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria in Basilicata, in parte già programmati e finanziati. Anche in questo caso la tempistica del completamento del lotto 1A, che è in corso di costruzione, impone una accelerazione del modello di trasporto regionale, che accanto ai collegamenti su rotaia analizzi contestualmente le modalità pubbliche e private di collegamento su gomma per sfruttare appieno le potenzialità della nuova linea AV per il trasporto passeggeri e merci. Considerazioni analoghe possono farsi a proposito del sistema stradale e ferroviario in Puglia, traguardando il completamento della AV Napoli-Bari.

Nel PNRR le infrastrutture ferroviarie in particolare nel Mezzogiorno hanno rappresentato certamente l'impegno maggiore con lo scopo di ridurre il trasporto su gomma e perseguire l'obiettivo di contenere l'emissione di gas climalteranti. Una strategia complementare del PNRR è quella di avvio del rinnovo del materiale rotabile con mezzi ad emissione zero e del parco mezzi del TPL facendo affidamento nel medio-lungo periodo sul vettore elettrico, soluzione che vale anche per il settore automotive. Minore impegno finanziario hanno trovato all'interno del PNRR gli investimenti relativi ai trasporti marittimi e aerei, che hanno beneficiato di misure specifiche, quali il *cold ironing* e l'avvio di sistemi informativi e di gestione dei dati in grado di velocizzare il trasferimento di informazioni fra autorità portuali e interporti e di digitalizzazione del traffico aereo. La strategia di applicazione di tecnologie avanzate e gestione dei *big data* nel campo della gestione del traffico terrestre, marittimo e aereo va perseguita con grande determinazione nel futuro, perché foriera di importanti miglioramenti nell'efficacia del sistema complesso e interconnesso dei trasporti, specialmente nelle aree meridionali e insulari. Un esempio concreto è quello del traffico in entrata e in uscita dagli interporti, e in particolare nell'organizzazione e alleggerimento del traffico di collegamento fra interporti e porti, che spesso nel Mezzogiorno si trovano con retroporti molto estesi all'interno del tessuto urbano, con significativo impatto del traffico pesante su gomma.

L'obiettivo del perseguimento della mobilità sostenibile non può prescindere dalla strategia del contenimento dell'emissione di gas climalteranti generato dal traffico pesante su gomma, che non può nel breve-medio termine diminuire in maniera significativa a causa delle oggettive limitazioni del trasporto su ferro per motivi infrastrutturali e del materiale rotabile. Oltre a rendere disponibili su vasta scala carburanti e gas in grado di abbattere le emissioni in misura significativa, la velocizzazione del trasferimento stradale contribuisce a questo scopo diminuendo il tempo di percorrenza. Misure relative ad interventi stradali non erano previsti nel PNRR, e comunque nel Mezzogiorno sono auspicabili alcuni interventi significativi sulla rete gestita da ANAS, quali il completamento della Statale 106 in Calabria da Reggio Calabria alla Basilicata, quello dell'autostrada Catania-Siracusa-Ragusa- Gela, la trasversale Nord-Sud in Sicilia e alcuni interventi localizzati di miglioramento delle viabilità nazionale statale esistente specialmente con riferimento al by-pass di tratti di strade statali che si trovano adesso all'interno dei centri urbani.

Dopo la fine del PNRR è tuttavia necessario disporre di una pianificazione organica e aggiornata e non settoriale, che affronti globalmente il sistema di trasporto delle persone e delle merci, con una visione sinergica delle infrastrutture ferroviarie, stradali, marittime e aeree alla luce di un'aggiornata dinamica della domanda. E questo è particolarmente importante nel Mezzogiorno, dove sono assolutamente necessarie le infrastrutture per ridurre il gap con le aree più avanzate del paese, ma proprio per questo vanno fatte quelle che servono e solo quelle che servono. Questo non poteva essere chiesto al PNRR che anzi si sarebbe dovuto basare su questa pianificazione se fosse esistita, ma il metodo PNRR rappresenta comunque una procedura da applicare anche in futuro.