



COMUNICATO STAMPA

INFRASTRUTTURE: DAL PNRR UN BOOST DI 34 MILIARDI PER LA MOBILITÀ. ORA LA SFIDA È COMPLETARE LE OPERE E ATTRARRE CAPITALI

- Al convegno di **Economia Pulita a Roma** il bilancio degli investimenti e le sfide del dopo PNRR
- **Mit, raggiunti tutti i 60 obiettivi europei di competenza:** il 39,4% delle risorse è stato destinato al Mezzogiorno, ma resta la sfida di completare i cantieri e mettere in esercizio le nuove infrastrutture. **Uniontrasporti:** oltre 190 interventi prioritari indicati dalle imprese. **Confindustria:** servono 550 miliardi per i trasporti italiani.
- **Il dopo PNRR** si gioca sulla continuità degli investimenti: una programmazione nazionale di lungo periodo, procedure più rapide e una regia pubblica capace di integrare risorse nazionali, fondi europei e finanza privata.

Roma, 22 ottobre 2026 - Il Piano nazionale di ripresa e resilienza ha portato nel settore infrastrutture e servizi per la mobilità risorse per circa **34 miliardi di euro**, oltre un terzo investite nel Mezzogiorno e per tre quarti con benefici diretti sulla transizione climatica. Ha consegnato, inoltre, **10 riforme di sistema** e lasciato in eredità procedure di avviamento delle opere e di controllo sul loro avanzamento più serrate e puntuali.

Ma il lavoro per rendere più efficiente la mobilità delle persone e la logistica delle merci non è concluso: oltre alla completa messa in esercizio dei nuovi km di linee ferroviarie ad Alta Velocità e di quelli attrezzati con i più moderni sistemi di distanziamento (ERTMS), sono più di 190 gli interventi prioritari individuati dalle imprese. Il dato emerge dagli ultimi Libri Bianchi redatti da **Uniontrasporti (società di Unioncamere)**: il 54% delle opere prioritarie individuate riguardano la rete ferroviaria, il 40% strade e autostrade e il residuo porti, interporti e aeroporti. La fine dei lavori per la maggior parte dei cantieri aperti è prevista oltre il 2030. Al Centro-Nord tra gli interventi considerati più rilevanti, anche dal punto di vista economico, emergono **il Terzo Valico, la Pescara – Roma, la Galleria di base del Brennero (BBT) e il suo accesso sud, la Pontremolese**. Oltre il 50% del valore degli investimenti si concentra nel Mezzogiorno dove prioritari, per le imprese interpellate da Uniontrasporti, sono la linea **ferroviaria veloce Salerno–Reggio Calabria** (un primo lotto da Battipaglia a Romagnano è stato parzialmente finanziato dal PNRR), **l'ammodernamento della SS 106 Jonica e della Autostrada A2, l'AV Palermo-Catania, il Ponte sullo Stretto**.

Sono questi, in estrema sintesi, alcuni dei dati e degli spunti di riflessione emersi dal convegno **“Il futuro delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica italiana dopo il PNRR”** organizzato da Economia Pulita oggi a Roma nella sede della Rappresentanza in Italia del Parlamento Europeo.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – secondo il bilancio presentato da **Davide Ciferri, Responsabile dell'Unità di Missione per il PNRR del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** – ha chiuso il PNRR con una dotazione complessiva di oltre 41 miliardi di euro, 34 circa destinati alla mobilità di persone e merci, circa 7 alle infrastrutture idriche e al Programma sulla Qualità dell'abitare (PINQuA) e con 3.000 progetti affidati. **Il MIT ha chiarito che sono stati centrati tutti i 60 obiettivi europei di sua competenza e superato quasi tutti i target**, incluse 10 riforme di sistema (una delle quali dedicata al settore idrico) con il 39,4% delle risorse disponibili investite nel Mezzogiorno.

Ufficio Stampa:
Deborah Appolloni – 3382034661
Marco Mancini - 3351362727
ufficiostampa@economipulita.com



Antonello Fontanili, Direttore di Uniontrasporti (Unioncamere) ha dichiarato: “Il successo di questa straordinaria stagione di investimenti non si misurerà soltanto dal numero di opere realizzate o in via di completamento, ma dai risultati economici che riusciranno a generare. Per ottenerli occorrerà dare risposte efficaci ai fabbisogni logistici delle imprese e delle filiere produttive, e accrescerne così la competitività. Servirà – conclude Fontanili – eliminare i colli di bottiglia, integrare infrastrutture e servizi in un unico sistema al quale va garantito efficienza, accessibilità, economicità e affidabilità, proseguire nei processi di semplificazione e digitalizzazione.”

Leopoldo Destro, Vicepresidente di Confindustria per i Trasporti, la Logistica e l'Industria del Turismo ha dichiarato: “Il PNRR ha rappresentato un acceleratore senza precedenti. Ora dobbiamo trasformare questo slancio in una politica strutturale sulle infrastrutture garantendo continuità agli investimenti. La sfida è rilevante: a livello globale il fabbisogno infrastrutturale al 2040 è di circa 10 trilioni di dollari, 35-40% per i trasporti; in Italia, è tra 1,5/2 trilioni di euro, di cui circa 550mld per i trasporti. È una scala che nessuna fonte pubblica può sostenere da sola. Le proposte di Confindustria sono chiare: una cornice nazionale di lungo periodo per la mobilità di persone e merci; un Fondo quinquennale per infrastrutture strategiche di trasporti e logistica; risorse nazionali, fondi europei, garanzie e capitale privato che operino dentro una regia pubblica chiara. Confindustria propone di rafforzare il CEF, ampliare gli strumenti di garanzia per gli investimenti strategici e costruire una piattaforma europea debito ed equity capace di attrarre capitali pazienti verso reti logistiche, energetiche e digitali. Occorre poi una cabina di regia nazionale, un Piano con responsabili e traguardi annuali, e un cruscotto pubblico. Il post PNRR è una scelta di politica industriale: senza connessioni efficienti e competitive, il Made in Italy non può esprimere appieno il suo potenziale sui mercati globali.”

Davide Ciferri, Responsabile dell'Unità di Missione per il PNRR del MIT, ha evidenziato: “Il PNRR non è stato soltanto un programma di spesa straordinaria, ma un laboratorio istituzionale che ha cambiato la logica stessa dell'azione pubblica, dall'adempimento delle procedure al raggiungimento dei risultati. Tutto questo - ha concluso Ciferri - grazie anche a una governance multilivello tra Ministero, Regioni, enti locali, gestori delle reti e imprese, fondata sulla fiducia reciproca, sulla condivisione dei dati e sulla corresponsabilità delle scelte”. Nel **bilancio presentato dal MIT**, tra le finalizzazioni più significative, vanno segnalati i 248 km di ferrovia ad Alta Velocità, i 2966 Km di linee ferroviarie attrezzate con il sistema ERTMS (distanziamento treni con onde radio e senza segnali semaforici), i 3238 autobus a zero emissioni, la digitalizzazione della catena logistica con l'integrazione dei sistemi informatici delle 16 Autorità di Sistema Portuale e di 12 interporti con la Piattaforma Logistica Nazionale e il finanziamento della trasformazione digitale di 850 imprese del settore. Per il post PNRR, oltre alla completa messa in esercizio delle opere e al reperimento delle indispensabili risorse finanziarie necessarie a concludere quelle ancora in itinere, conterranno soprattutto le riforme, approvate e già entrate in vigore, destinate ad accorciare i tempi, aprire i mercati alla concorrenza e rafforzare la capacità di pianificare. Tra queste la riduzione da 24 a circa 8 mesi dei tempi di approvazione del Contratto di programma tra MIT e RFI e da 11 a sei mesi per l'autorizzazione dei progetti ferroviari, oltre all'apertura alla gara per l'affidamento del servizio Intercity.