

6.6 Infrastrutture e trasporti

6.6.1 Rete ferroviaria

Nell'ambito della “*Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile*”, le cui risorse ammontano complessivamente a € 25,40 miliardi, gli **Interventi sulla rete ferroviaria** rappresentano la prima **componente (M3C1.1)**, con risorse pari a **24,77 miliardi di euro**, da coprire attraverso le risorse del *Recovery Fund*. Gli **obiettivi comuni** a tutti gli investimenti sono: la decarbonizzazione e la riduzione delle emissioni attraverso lo spostamento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia; la maggiore connettività territoriale e coesione riducendo i tempi di percorrenza; la digitalizzazione delle reti di trasporto e il miglioramento sicurezza di ponti, viadotti e gallerie; la maggiore competitività del

produttivo sistemi del Sud migliorando i collegamenti ferroviari. Questa componente contiene misure intese a sviluppare l'uso dell'idrogeno nelle ferrovie.

Gli investimenti

Di seguito, in forma tabellare, le risorse, in *milioni di euro*, destinate ai singoli investimenti presenti nella **Missione 3, componente 1**, afferenti agli **Investimenti sulla rete ferroviaria**, come risultanti dall'[Allegato alla decisione UE](#) e dall'Allegato al PNNR:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci (M3C1-I 1.1-5, 6)	4.640 (Prestiti)	Sviluppo dei servizi ferroviari passeggeri e merci a lunga percorrenza , coerentemente con la struttura del territorio italiano e con le esigenze di connettività delle Regioni meridionali, al fine di ridurre i tempi di percorrenza e aumentare la capacità. Gli interventi proposti saranno integrati con i sistemi di trasporto regionali. L'investimento consiste nella costruzione di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania . Ci si aspetta che questa misura non arrecherà un danno significativo agli obiettivi ambientali ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852.	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 342-343) si prevedono i seguenti obiettivi: Obiettivo: entro T2-2024, 69 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari e Palermo-Catania costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa. Le tratte (indicate a pag 1211 dell'Allegato al PNNR), sono le seguenti: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bicocca-Catenanuova (Palermo-Catania) 37 km ▪ Cannello-Frasso (Napoli-Bari) 16 km ▪ Napoli-Cannello (Napoli-Bari) 16 km Obiettivo: entro T2-2026, 274 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania costruiti, pronti per le fasi di

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
			<p>autorizzazione e operativa. La ripartizione indicativa è la seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Orsara-Bovino (Napoli-Bari) 93 km ▪ Battipaglia-Romagnano (Salerno-Reggio Calabria) 33 km ▪ Catenanuova-Dittaino e Dittaino-Enna (Palermo-Catania) 148 km <p>Le <i>milestones</i> relative a questo investimento sono descritte nella tabella a pag. 1211-dell'Allegato al PNNR in cui vengono anche riportate le seguenti tratte: Caltanissetta Xirbi-Lercara, Enna- Caltanissetta Xirbi.</p> <p><i>Destinatari:</i> utilizzatori delle linee indicate. <i>Attuazione:</i> rimessa interamente ad RFI (Contratto di Programma, parte investimenti).</p>

Tali risorse sono ripartite tra i seguenti interventi:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
<p>Linea AV Napoli-Bari (M3C1-I 1.1-3)</p>	<p>1.400 di cui: 2020: 30 2021: 8 2022: 173 2023: 200 2024: 271 2025: 322 2026: 325 Ulteriori risorse europee: 129 (PON) Risorse nazionali: 2.723 (bilancio dello Stato)</p>	<p>Al completamento del progetto la tratta Napoli-Bari sarà coperta in 2 ore, invece delle attuali 3 ore e 30 minuti; ci sarà un aumento della capacità da 4 a 10 treni/ora sulle tratte a doppio binario, e un adeguamento della prestazione per consentire il transito di treni merci di lunghezza fino a 750 m, senza limitazioni di peso assiale</p>	<p>Nell'allegato alla decisione UE (pag. 342) si prevede: Target: entro T4-2022, notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulla linea Napoli-Bari nel pieno rispetto delle norme in materia di appalti pubblici sulle seguenti tratte di tali linee:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ linea Napoli-Bari: Orsara-Bovino;

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Linea AV Palermo- Catania-Messina (M3C1-I 1.1-3)	1.440 di cui: 2020: 22 2021: 25 2022: 140 2023: 219 2024: 283 2025: 399 2026: 351 Ulteriori risorse europee: 79 (PON) Risorse nazionali: 2.588 (bilancio dello Stato)	Al completamento del progetto ci sarà una riduzione del tempo di percorrenza di 60 minuti sulla tratta Palermo-Catania, e aumento della capacità da 4 a 10 treni / ora sulle tratte in fase di raddoppio.	Nell'allegato alla decisione UE si prevede: Target: entro T4-2022, notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulla linea Palermo-Catania nel pieno rispetto delle norme in materia di appalti pubblici, sulle seguenti tratte di tali linee: ▪ linea Palermo-Catania: Catenanuova-Dittaino e Dittaino-Enna
Linea AV Salerno-Reggio Calabria (M3C1-I 1.1-4)	1.800 di cui: 2021: 20 2022: 146 2023: 399 2024: 365 2025: 304 2026: 566 Risorse nazionali: 400 (bilancio dello Stato). Ulteriori risorse: 9.400 milioni di euro sono assegnati dal Fondo complementare al PNRR ai sensi dell'articolo 4 del DL n. 59/2021.	L'intervento compreso nel PNRR è relativo alla tratta Battipaglia - Romagnano (tratto di 33 km). Al completamento dell'intero progetto, il tempo di percorrenza sarà ridotto di 80 minuti sulla tratta Roma-Reggio Calabria, con un recupero fino a 40 minuti sui lotti prioritari della tratta Salerno-Battipaglia-Paola; inoltre ci sarà un miglioramento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci, in particolare per il porto di Gioia Tauro.	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 343) si prevede: Target: entro T1-2022, notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulla linea Salerno-Reggio Calabria, sulla seguente tratta di tale linea: ▪ Battipaglia-Romagnano Per le tratte finanziate col Fondo complementare si prevedono finanziamenti fino al 2030.

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Linee ad Alta Velocità nel Nord che collegano all'Europa (M3C1-I 1.2-7)	8.570 (Prestiti)	Potenziare i servizi di trasporto su ferro, aumentando il traffico su rotaia, secondo una logica intermodale e stabilendo per le merci connessioni efficaci con il sistema dei porti esistenti. L'investimento consiste nella costruzione di 180 km di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Liguria-Alpi e Verona Brennero .	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 344) si prevede: Target: entro T1-2024, notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulla linea Verona-Brennero, sulle seguenti linee: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verona-Brennero: circonvallazione di Trento ▪ Liguria-Alpi: nodo di Genova e terzo valico dei Giovi ▪ Brescia-Verona ▪ Verona-bivio Vicenza ▪ Rho-Parabiago ▪ Pavia-Milano Rogoredo Nell'allegato alla decisione UE si specifica che il segmento Rho-Parabiago sarà subordinato all'esito positivo della valutazione di impatto ambientale, pienamente e sostanzialmente conforme ai criteri giuridici, comprendente integralmente tutti i risultati e tutte le condizioni di valutazione dell'impatto ambientale, qualora ciò sia necessario per il conseguimento della conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" (2021/C58/01) Le <i>milestones</i> relative a questo investimento sono anche descritte nella tabella a pag. 1213-1214 dell'Allegato al PNRR <i>Timeline:</i> entro 2026 <i>Destinatari:</i> utilizzatori delle linee indicate. <i>Attuazione:</i> rimessa interamente ad RFI (contratto di programma, parte investimenti)

Tali risorse sono ripartite tra i seguenti interventi:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Linea AV Brescia-Verona e Verona-Bivio Vicenza (M3C1-I 1.2-9)	3.670 di cui: 2020: 152 2021: 341 2022: 710 2023: 116 2024: 900 2025: 1.096 2026: 356	Al completamento del progetto, il tempo di percorrenza sulla tratta Milano-Venezia scenderà di 15 minuti. I principali vantaggi saranno un aumento della capacità e della regolarità del traffico, un significativo miglioramento del sistema di trasporto regionale, e una migliore accessibilità della nuova stazione di Vicenza Fiera. Gli interventi proposti si riferiscono alla Brescia-Verona tratto (di 48 km) e il tratto Verona-Bivio Vicenza (di 44 km). Il Fondo complementare finanzia il secondo lotto	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 345) si prevede: Obiettivo: entro T2-2026, 180 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Liguria-Alpi e Verona-Brennero costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa, nelle seguenti tratte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Brescia-Verona 48 km ▪ Verona-bivio-Vicenza 44 km ▪ nodo di Genova e terzo valico dei Giovi 53 km ▪ Rho-Parabiago 9 km

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
	<p>Risorse nazionali: 1.589 (bilancio dello Stato).</p> <p>Ulteriori 950 milioni € sono assegnati ai sensi dell'articolo 4 del DL n. 59/2021.</p>	funzionale «Attraversamento di Vicenza» e la progettazione del terzo lotto costruttivo Vicenza-Padova.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pavia-Milano Rogoredo 11 km ▪ Circonvallazione di Trento 15 km <p>L'analisi costi-benefici di RFI delle tratte Brescia-Verona e Verona-Padova è riportata da pag. 1554 dell'Allegato al PNNR</p>
<p>Linea AV Liguria-Alpi (M3C1-I 1.2-8)</p>	<p>3.970 di cui: 2020: 398 2021: 532 2022: 724 2023: 736 2024: 886 2025: 559 2026: 134</p> <p>Risorse nazionali: 3.635 (bilancio dello Stato).</p>	L'obiettivo dell'intervento è quello di dimezzare quasi i tempi di percorrenza sia sulla tratta Genova-Milano che sulla tratta Genova-Torino, consentendo il transito di treni merci di lunghezza pari a 750 m. Inoltre, la capacità sarà aumentata da 10 a 24 treni/ora sulle tratte soggette a quadruplicamento in prossimità del nodo di Milano (Rho-Parabiago e Pavia-Milano-Rogoredo).	<p>Nell'allegato alla decisione UE (pag. 345) si prevede:</p> <p>Obiettivo: entro T4-2025, 53 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulla linea Liguria-Alpi costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa, nelle seguenti tratte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ nodo di Genova e terzo valico dei Giovi
<p>Linea AV Verona-Brennero (M3C1-I 1.2-9)</p>	<p>930 di cui: 2021: 8 2022: 20 2023: 56 2024: 244 2025: 280 2026: 322</p> <p>Risorse nazionali: 250 (bilancio dello Stato)</p>	Verrà realizzata la tangenziale ferroviaria di Trento. Al completamento dell'intero progetto ci sarà un significativo aumento della capacità dei treni in transito sul raccordo del Brennero (target 400 treni /giorno).	<p>Nell'allegato alla decisione UE (pag. 345) si prevede:</p> <p>Obiettivo: entro T2-2026, nell'ambito dei 180 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Liguria-Alpi e Verona-Brennero costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa, nelle seguenti tratte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Circonvallazione di Trento 15 km

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Connessioni diagonali (M3C1-I 1.3-11)	1.580 (Prestiti)	L'investimento consiste nella costruzione di 87 km di ferrovia ad alta velocità , sia per i passeggeri che per le merci, sulle linee Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto Potenza-Battipaglia . L'obiettivo è quello di ridurre i tempi di percorrenza per i passeggeri e di trasporto delle merci nel Centro-Sud del Paese, dall'Adriatico e dallo Ionio al Tirreno:	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 346) si prevede: Obiettivo: entro T2 2026, 87 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa; La ripartizione degli 87 km deve essere la seguente: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Roma-Pescara 32 km ▪ Orte-Falconara 20 km ▪ Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia 35 km Le <i>milestones</i> relative a questo investimento sono descritte nella tabella a pag. 1214-1216 dell'Allegato al PNNR <i>Destinatari:</i> utilizzatori delle linee indicate <i>Attuazione:</i> rimessa interamente ad RFI (contratto di programma, parte investimenti)

Tali risorse sono ripartite tra i seguenti interventi:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Roma-Pescara (circa 32 Km) (M3C1-I 1.3-10)	620 di cui: 2021: 2 2022: 16 2023: 57 2024: 125 2025: 186 2026: 235 Risorse nazionali: 100 (bilancio dello Stato)	Al completamento dell'intero progetto ci sarà un risparmio di tempo di 80 minuti sulla tratta Roma-Pescara e un aumento della capacità da 4 a 10 treni /ora sulla tratta raddoppiata (con possibilità di realizzare servizi metropolitani tra Chieti e Pescara). Saranno adeguate le prestazioni per favorire lo sviluppo del traffico merci.	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 346) si prevede: Target: entro T1 2024, notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione dei collegamenti sulle linee Roma-Pescara e Orte-Falconara, sulle seguenti tratte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Roma-Pescara
Orte-Falconara (circa 20 Km) (M3C1-I 1.3-10)	510 di cui: 2021: 1 2022: 27 2023: 61 2024: 92	Al completamento dell'intero progetto ci sarà una riduzione in tempi di percorrenza di 15 minuti sulla tratta Roma-Ancona e di 10 minuti sulla tratta Roma Perugia, aumento della capacità da 4 a 10 treni / ora sulle tratte soggette al raddoppio. Si prevede l'adeguamento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 346) si prevede: Target: entro T1 2024, notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione dei collegamenti sulle linee Roma-Pescara e Orte-Falconara, sulle seguenti tratte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Orte-Falconara

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
	2025: 125 2026: 204 Risorse nazionali: 149 (bilancio dello Stato)		
Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia (circa 35 Km) (M3C1-I 1.3-10)	450 di cui: 2020: 2 2021: 6 2022: 9 2023: 57 2024: 84 2025: 116 2026: 175 Risorse nazionali: 261 (bilancio dello Stato)	A completamento dell'intero progetto, il tempo di percorrenza passerà da 4 ore a 3 ore e 30 sulla tratta Napoli-Taranto (via Battipaglia). La capacità sarà aumentata da 4 a 10 treni l'ora sulle tratte in corso di ammodernamento, e la linea ferroviaria sarà adeguata per consentire il passaggio di treni merci.	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 346) si prevede: Target: entro T1 2024, notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione dei collegamenti sulle linee Roma-Pescara e Orte-Falconara, sulle seguenti tratte: ▪ Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS) (M3C1-I 1.4-12, 13, 14)	2.970 (Prestiti) di cui: 2021: 50 2022: 299 2023: 345 2024: 643 2025: 705 2026: 928 Risorse nazionali: 7 (bilancio dello Stato)	L'investimento consiste nell'equipaggiare 3400 km di rete RFI del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), conformemente al piano europeo di implementazione dell'ERTMS. Lo scopo dell'intervento è quello di aggiornare i sistemi di sicurezza e segnalazione esistenti, garantendo così, con anticipo rispetto alle scadenze fissate dall'UE, la piena interoperabilità con le reti ferroviarie europee e l'ottimizzazione della capacità e delle prestazioni della rete.	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 347) si prevede: Target: entro T4 2022, notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per lo sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) Obiettivo: entro T4 2024, 1400 km di linee ferroviarie dotati del sistema ERTMS, conformemente al piano europeo di implementazione dell'ERTMS, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa Obiettivo: entro T2 2026, 3400 km di linee ferroviarie dotati del sistema ERTMS, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa <i>Timeline:</i> Le linee ERMTS da completare entro il 2024 sono indicate nella tabella da pag. 1224 a pag. 1228 dell'Allegato al PNNR. Le linee ERMTS di nuova realizzazione entro il 2024 sono indicate nella tabella da pag. 1228 a pag. 1230. Le linee ERMTS di nuova realizzazione (periodo 2024-2026) sono indicate nella tabella da pag. 1230 a pag. 1237 . Le <i>milestones</i> relative a questo investimento sono descritte in dettaglio nella tabella a pag. 1216-1218 dell'Allegato al PNNR.

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
			<p><i>Destinatari:</i> utilizzatori delle linee con ERTMS e correlato bacino di utenza</p> <p><i>Attuazione:</i> rimessa ad RFI che inizierà dalle sezioni relative al trasporto passeggeri per dare tempo agli operatori merci di adattarsi al nuovo standard.</p>
<p>Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave</p> <p>(M3C1-I 1.5- 15, 16)</p>	<p>2.970 (Prestiti)</p> <p>di cui:</p> <p>2020: 172 2021: 189 2022: 280 2023: 320 2024: 616 2025: 715 2026: 678</p> <p>Risorse nazionali: 10.536 (bilancio dello Stato)</p>	<p>L'investimento consiste nel miglioramento di 1280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, collegamento Adriatico-Ionio, collegamento tirrenico meridionale, rete siciliana, rete sarda).</p> <p>Potenziare i collegamenti "metropolitani" o "suburbani", al fine di garantire servizi capillari con alte frequenze, sostenendo così la domanda di mobilità espressa dalle grandi città metropolitane e dalle aree urbane di medie dimensioni. Consentire il miglioramento dell'accessibilità e l'interscambio tra le stazioni ferroviarie e altri sistemi di mobilità del trasporto rapido di massa. Gli interventi di potenziamento dei collegamenti nazionali chiave riguarderanno diverse zone del Paese, soprattutto le aree di confine (ad esempio, il rafforzamento dei collegamenti con i valichi svizzeri sulla Liguria-Alpi), le dorsali centrali e l'accesso ai porti, in particolare nelle Regioni del Sud (per un ulteriore dettaglio degli interventi si veda pag. 1199 dell'Allegato al PNNR).</p>	<p>Nell'allegato alla decisione UE (pag. 347-348) si prevede:</p> <p>Obiettivo: entro T4 2024, 700 km di tratte di linee migliorate costruite su nodi metropolitani e collegamenti nazionali chiave, pronti per la fase di autorizzazione e operativa</p> <p>Obiettivo: entro T2 2026, 1280 km di tratte di linee migliorate costruite su nodi metropolitani e collegamenti nazionali chiave, pronti per la fase di autorizzazione e operativa</p> <p>Le <i>milestones</i> dettagliate relative a questo investimento sono descritte nella tabella a pag. 1218-1220 dell'Allegato al PNNR.</p> <p><i>Destinatari:</i> utilizzatori nelle 12 città metropolitane e utilizzatori in tutto il paese interessati all'<i>upgrading</i> dei nodi</p> <p><i>Attuazione:</i> rimessa ad RFI</p>
<p>Potenziamento delle linee regionali</p> <p>(M3C1-I 1.6- 18)</p>	<p>936 (Prestiti)</p> <p>di cui:</p> <p>2021: 22 2022: 30 2023: 58 2024: 254 2025: 287 2026: 285</p> <p>Ulteriori risorse: 1550 mln € del Fondo</p>	<p>Potenziare e rafforzare le linee ferroviarie regionali (siano esse interconnesse o meno alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale), sostenendone anche il collegamento e l'integrazione con la rete nazionale ad Alta Velocità, in particolare nelle Regioni del Mezzogiorno. Sono previsti interventi per migliorare il sistema in termini di numero di passeggeri trasportati, aumento della velocità di percorrenza, interconnessione tra centri urbani e le altre infrastrutture, sia agendo sia sull'infrastruttura che acquistando nuovi treni. Saranno inoltre realizzati interventi necessari per migliorare le condizioni di sicurezza del traffico ferroviario, attraverso</p>	<p>Nell'allegato alla decisione UE (pag. 350) si prevede:</p> <p>Obiettivo: entro T2 2026, 680 km di linee regionali migliorate, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa</p> <p>Le <i>milestones</i> relative a questo investimento sono descritte in dettaglio nella tabella a pag. 1221</p> <p>Le linee rientranti nell'intervento sono indicate in dettaglio a pag. 1200-1201 dell'Allegato al PNNR.</p> <p><i>Destinatari:</i> utilizzatori delle linee indicate e loro aree di traffico associate.</p> <p><i>Attuazione:</i> gli interventi sono gestiti da RFI attraverso accordi con le Regioni, con l'esclusione delle tratte Bari-Bitritto e Rosarno-San</p>

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
	complementare PNRR per le linee regionali gestite da regioni e municipalità (articolo 1, co. 2, lett. c) punto 3, DL n. 59/2021)	l'installazione di sistemi tecnologici e adattamenti dell'infrastruttura esistente. +	Ferdinando che saranno incluse nel Contratto di Programma.
Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud (M3C1-I 1.7- 17)	2.400 (Prestiti) di cui: 2020: 41 2021: 147 2022: 187 2023: 217 2024: 506 2025: 565 2026: 736 Risorse nazionali: 1.548 (bilancio dello Stato)	Potenziare la rete ferroviaria in diversi punti critici del Sud Italia (linea Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria/Lamezia Terme, nonché linee in Molise, Basilicata ecc.), per realizzare gli interventi di ultimo miglio ferroviario per la connessione di porti (Taranto e Augusta) e aeroporti (Salerno, Olbia, Alghero, Trapani e Brindisi) , per aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale e per migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree urbane del Mezzogiorno. Il dettaglio degli interventi è indicato a pag. 1202-1203 .	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 348-349) si prevede: Target: entro T4 2023, Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per il potenziamento, l'elettrificazione e l'aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud, nelle tratte indicate nella tabella dell'allegato alla decisione UE <i>Timeline:</i> entro 2026 Le <i>milestones</i> relative a questo investimento sono anche descritte nella tabella a pag. 1220 dell'Allegato al PNNR. <i>Destinatari:</i> utenti delle linee ferroviarie migliorate. <i>Attuazione:</i> rimessa ad RFI
Miglioramento delle stazioni ferroviarie (gestite da RFI nel Sud) (M3C1-I 1.8- 19, 20)	700 (Prestiti) di cui: 2021: 21 2022: 64 2023: 103 2024: 195 2025: 192 2026: 126	Investimenti per riqualificare le stazioni, la qualità dei servizi forniti agli utenti, i livelli di efficienza energetica e lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma. Si prevedono i seguenti progetti: Hub urbani e linee metropolitane: 9 progetti per stazioni e nodi ferroviari, che fungono da hub di mobilità, e di fermate di linee metropolitane (tra cui Villa S. Giovanni, Messina Centrale e Messina Marittima, Benevento, Caserta, Bari, Taranto, Lecce, Crotona, le stazioni della linea L2 della metropolitana di Napoli e la nuova fermata di S. Maria di Settimo - Montalto Uffugo) Riqualificazione funzionale, accessibilità e intermodalità di 30 stazioni di dimensioni medio-grandi di importanza strategica dal punto di vista trasportistico e/o turistico e con alti volumi di traffico descritte come stazioni del circuito Easy&Smart (tra cui Pescara, Potenza, Barletta, Lamezia Terme, Cosenza, Reggio Calabria Lido, Sapri, Oristano e Palermo Notarbartolo, Milazzo, Marsala e Siracusa).	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 350) si prevedono: Obiettivo: entro T4 2024, 10 stazioni ferroviarie sono riqualificate e rese più accessibili conformemente alla direttiva 1300/2014 e ai regolamenti dell'UE in materia di sicurezza ferroviaria Obiettivo: entro T2 2026, 38 stazioni ferroviarie sono riqualificate e rese più accessibili conformemente alla direttiva 1300/2014 e ai regolamenti dell'UE in materia di sicurezza ferroviaria Le <i>milestones</i> forniscono la lista stazioni nella tabella a pag. 1222-1223 dell'Allegato al PNNR. <i>Destinatari:</i> utilizzatori delle stazioni migliorate. <i>Attuazione:</i> rimessa ad RFI

Investimenti presenti in altre Missioni

Si ricorda che nell'ambito della **Missione 2, componente 2.3** "Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile",

prevede il seguente investimento, relativo alla "**Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario**":

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario (M2C2-I 3.4-16, 17)	300 (Prestiti) di cui: 2023: 95 2024: 95 2025: 75 2026: 35	L'investimento ha lo scopo di realizzare stazioni di rifornimento a base di idrogeno per i treni lungo sei linee ferroviarie, in prossimità di siti di produzione di idrogeno verde e/o di stazioni autostradali di rifornimento a idrogeno. L'intervento prevede la conversione verso l'idrogeno delle linee ferroviarie non elettrificate in regioni caratterizzate da elevato traffico in termini di passeggeri con un forte utilizzo di treni a diesel. Sono contemplati 2 interventi, uno il cui <i>budget</i> è di 240 milioni di euro e l'altro di 60 milioni di euro. Il progetto include attività di R&S (in linea con l'investimento 3.5) per lo sviluppo di elettrolizzatori ad alta pressione (TRL 5-7), sistemi di stoccaggio ad alta capacità con possibilità di utilizzo di idruri metallici o liquidi (TRL 3-5). Grazie a questi investimenti, sarà possibile convertire circa 9 stazioni di rifornimento su 6 linee ferroviarie.	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 261) si prevedono: Target: entro T1 2023, assegnazione delle risorse, secondo le procedure e i criteri stabiliti, per realizzare nove stazioni di rifornimento a base di idrogeno per i treni lungo sei linee ferroviarie. Obiettivo: entro T2 2026, Realizzazione di almeno 10 stazioni di rifornimento a base di idrogeno per i treni lungo sei linee ferroviarie, da individuare mediante procedure pubbliche definite dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) e dal Ministero della Transizione ecologica (MiTE) Le <i>milestones</i> sono descritte nella tabella a pag. 1045 dell'Allegato al PNNR.

Sempre nell'ambito della **Missione 2, componente 2** "Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", si prevede

nell'area di intervento 4: "**Sviluppare un trasporto locale più sostenibile**", il seguente investimento relativo ai "**Treni verdi**":

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con	800 (Prestiti) di cui: 2022: 172 2023: 185 2024: 185	L'investimento consiste nell'acquisto di almeno 150 treni a emissioni zero in sostituzione di vecchie unità elettriche e a diesel. La misura prevede tre interventi, tra cui il rinnovo della flotta treni per trasporto regionale e intercity per ridurre l'età media del parco rotabile regionale tramite l'acquisto di unità	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 274) si prevedono: Obiettivo: entro T4 2024, entrata in servizio di almeno 25 treni a emissioni zero per il rinnovo del parco ferroviario Obiettivo: entro T2 2026, entrata in servizio di almeno 150 treni a emissioni zero per il rinnovo del parco ferroviario

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale (M2C2-I 4.4.2-34bis, 35bis)	2025: 172 2026: 86 Risorse nazionali: 300 Ulteriori risorse: 200 mln € del Fondo complementare PNRR per rinnovo del materiale rotabile (articolo 1, co. 2, lett. c) punto 4, del DL n. 59/2021)	a propulsione elettrica e a idrogeno: si prevede l'acquisto di 53 treni per sostituire un numero equivalente di vecchie unità entro il 2026, a cui vanno aggiunte 100 carrozze di nuova concezione sviluppate con materiali riciclabili e rivestite con pannelli fotovoltaici. Gli 800 milioni sono così suddivisi: 652 mln per i treni regionali e 148 mln per il servizio universale. Il nuovo materiale rotabile per il servizio universale sarà destinato alle regioni del Sud in particolare Sicilia, Calabria e Linea Adriatica.	<i>Timeline:</i> dal 04/01/2021 al 30/08/2026

Le riforme

Agli investimenti sopra indicati si affiancano le seguenti **previsioni di riforma:**

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Accelerazione dell'iter di approvazione del Contratto tra MIMS e RFI (M3C1-R 1.1- 1)	-	La riforma intende accelerare, attraverso una modifica legislativa proposta dal MIMS, l'iter di approvazione del Contratto di Programma quinquennale tra MIMS e RFI e delle sue variazioni annuali, consentendo di velocizzare la progettazione e la realizzazione dei lavori. Si ipotizza che le Commissioni parlamentari competenti esprimano il proprio parere sulle linee strategiche del Contratto prima del parere del CIPE e che la Corte dei Conti svolga in parallelo il controllo su richiesta del Governo o delle Commissioni parlamentari.	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 342) si prevede: Target: entro T4 2021, modifica legislativa che riduce i tempi per l'iter di approvazione dei Contratti di Programma (CdP) del gestore dell'infrastruttura ferroviaria RFI <i>Destinatari:</i> RFI e utilizzatori delle ferrovie.
Accelerazione dell'iter di approvazione dei progetti ferroviari (M3C1-R 1.2- 2)	-	Una modifica normativa all'art. 13 della l. 120/2020 (decreto semplificazioni), per anticipare la localizzazione dell'opera al momento del "Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica" (PFTE), anziché attendere la fase definitiva di progettazione del progetto. La localizzazione, in variante agli strumenti urbanistici, comporterà l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. Le ulteriori autorizzazioni, che non possono essere acquisite sul PFTE, potranno essere ottenute nelle successive fasi di progettazione con indicazione	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 342) si prevede: Target: entro T4 2021, modifica normativa che ridurrà la durata dell'iter di autorizzazione dei progetti da 11 a 6 mesi <i>Destinatari:</i> RFI e utilizzatori delle ferrovie.

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
		della Conferenza dei servizi decisoria a cura dei Commissari o dell'Amministrazione precedente.	

Le priorità trasversali del PNRR

Gli interventi che riguardano la **priorità trasversale del Mezzogiorno**, per un importo totale di **8.190 milioni €**, sono i seguenti:

- Collegamenti ferroviari ad **Alta Velocità verso il Sud** per passeggeri e merci (M3C1-I 1.1-5,6) per **4.640 milioni €**;
- Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle **ferrovie nel Sud** (M3C1-I 1.7-17) per **2.400 milioni €**;
- Miglioramento delle **stazioni ferroviarie nel Sud** (M3C1-I 1.7- 18,19), per **700 milioni €**;
- la Connessione diagonale **Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia** nell'ambito dell'investimento (M3C1-I 1.3-10) per **450 milioni €**.

Vi sono poi i seguenti **interventi** che riguardano **solo in parte**, ma non esclusivamente, **anche le Regioni del Sud Italia**:

- l'investimento relativo ai **“Treni verdi”** per il **nuovo materiale rotabile per il servizio universale** che sarà destinato alle regioni del Sud in particolare Sicilia, Calabria e Linea Adriatica (M2C2-I 4.4.2-34bis, 35bis) per 148 milioni di €;
- gli interventi di **potenziamento delle linee regionali** (M3C1-I 1.6- 18), con ha un totale per tutti gli interventi di **940 milioni €**;
- la parte che riguarda i **porti del Sud** degli interventi di potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave (M3C1-I 1.5- 15, 16), che ha risorse complessive di 2.970 milioni €);
- lo sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (**ERTMS**) che non risulta quantificabile geograficamente in termini esatti.

6.6.2 Mobilità sostenibile e trasporto pubblico locale

Nell'ambito della **“Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica”**, le cui risorse ammontano complessivamente a € 59,47 miliardi, la seconda componente (**M2 C2**), **“Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità**

sostenibile” reca risorse pari a 23,78 miliardi di euro. Tale componente si divide a sua volta in cinque ambiti di intervento, tra cui:

- l'**ambito 4**, relativo allo sviluppo di un **trasporto locale più sostenibile**, che reca complessivamente una previsione di spesa di **8.580 milioni di euro**;
- l'**ambito 3**, relativo alla **sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale e nel trasporto ferroviario ed all'investimento nei bus elettrici**, che reca complessivamente una previsione di spesa di **830 milioni di €**.

Per gli altri ambiti di intervento della tematica **energia rinnovabile** si rinvia alla relativa scheda.

Gli investimenti

Di seguito, in forma tabellare, le risorse, in *milioni di euro*, destinate ai singoli **investimenti** presenti nella **Missione 2, componente 2.4**, afferenti allo **sviluppo della mobilità locale sostenibile**:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Rafforzamento mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie) (M2C2-I 4.1-22, 23, 24)	600 (Sovvenzioni) di cui: 2022: 130 2023: 225 2024: 100 2025: 80 2026: 65 così suddivisi: ▪ 200 per le piste ciclabili urbane e metropolitane; ▪ 400 per le piste ciclabili turistiche . Risorse nazionali: 200	Promuovere la crescita del settore tramite realizzazione e manutenzione di reti ciclabili in ambito urbano, metropolitano, regionale e nazionale , a scopo turistico o ricreativo, con la realizzazione di circa 570 km di piste ciclabili urbane e metropolitane e di circa 1.250 km di piste ciclabili turistiche . Il 50 per cento delle risorse sono destinate alle Regioni del Sud . I dieci itinerari prioritari delle ciclabili turistiche (le relative specifiche di intervento sono indicate nella tabella a pag. 974 dell'Allegato al PNNR. sono: Ciclovia Vento; Ciclovia Sole; Ciclovia GRAB; Ciclovia dell'Acquedotto pugliese; Ciclovia Adriatica; Ciclovia Tirrenica; Ciclovia del Garda; Ciclovia della Sardegna; Ciclovia della Magna Grecia; Ciclovia Trieste-Lignano-Venezia.	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 268-269) si prevedono: Target: entro T4 2023, notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di piste ciclabili, metropolitane, filovie e funivie in aree metropolitane Obiettivo: entro T4 2023, costruzione di almeno 200 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane (comuni con più di 50.000 abitanti) Obiettivo: entro T2 2026, costruzione di almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane e almeno 1.235 km aggiuntivi di piste ciclabili in altre zone d'Italia Destinatari: Regioni, Province, Comuni, Città metropolitane, nonché cittadini e cicloturisti Le <i>milestones</i> sono descritte nella tabella a pag. 1045 dell'Allegato al PNNR.
Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus) (M2C2-I 4.2-25,	3.600 (Prestiti) di cui: 2021: 179,6 2022: 473,4 2023: 546 2024: 938,8	Spostamento di almeno il 10 per cento del traffico su auto private verso sistemi di trasporto rapido di massa con la realizzazione di 240 km di rete attrezzata per le infrastrutture del trasporto rapido di massa: metro (11 km), tram (85 km), filovie (120 km), funivie (15 km) . Il focus dell'intervento sarà principalmente sulle aree metropolitane delle maggiori città italiane .	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 269-270) si prevedono: Obiettivo: entro T3 2024, costruzione di almeno 25 km di infrastruttura di trasporto pubblico. I progetti devono essere realizzati nelle aree metropolitane di Perugia, Pozzuoli e Trieste Obiettivo: entro T2 2026, costruzione di almeno 206 km di infrastruttura di trasporto pubblico, nelle aree metropolitane di Roma, Genova, Firenze, Palermo, Bologna, Rimini, Napoli,

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
26)	2025: 813,1 2026: 649,1 Ulteriori risorse UE 29 (PON –FESR 2014/2020) Risorse nazionali: 732,916 (legge n. 205 del 2017)	Sono stati già pubblicati bandi di gara per molte città (2 call che riguardano Roma, Genova, Firenze, Palermo, Bologna, Rimini, Napoli, Milano, Bari, Bologna, Catania, Pozzuoli, Padova, Perugia, Taranto, Trieste) e accordi tra autorità locali e MIMS. Le risorse nazionali hanno finanziato direttamente gli interventi “Bus Rapid Transit” a Taranto per 130 mln di euro	Milano, Bari, Catania, Pozzuoli, Padova, Perugia, Taranto e Trieste di cui: <ul style="list-style-type: none"> ▪ metropolitana 11 km; ▪ tram 85 km; ▪ filovie 120 km; ▪ funivie 15 km Il totale ammonta peraltro a 231 km di infrastruttura come anche riportato nelle <i>milestones</i> nella tabella a pag. 1046 dell’Allegato al PNNR. <i>Destinatari:</i> capoluoghi di regione, città e comuni con più di 100.000 abitanti
Installazione di infrastrutture di ricarica elettrica (M2C2-I 4.3-27, 28, 29, 29bis, 30, 30bis,)	741,32 (Sovvenzioni) di cui: 2023: 400 2024: 150 2025: 141,3 2026: 50 Il costo totale stimato della misura è complessivamente pari a 1.853 milioni di euro.	Raggiungere gli obiettivi europei in materia di decarbonizzazione con un parco circolante di circa 6 milioni di veicoli elettrici al 2030 per i quali sono necessari 31.500 punti di ricarica rapida pubblici : l’intervento è finalizzato allo sviluppo di 7.500 punti di ricarica rapida in autostrada (75% del target PNIRE) e 13.755 di ricarica rapida nei centri urbani (70% del target PNIRE), oltre a 100 stazioni di ricarica sperimentali con tecnologie per lo stoccaggio dell’energia. A questi si aggiungono 78.600 punti di ricarica lenta nei centri urbani e 1.850 nelle autostrade, non coperti dalla misura, e 3,3 milioni di punti di ricarica privati previsti entro il 2030. Le <i>milestones</i> prevedono entro il secondo trimestre del 2023 l’aggiudicazione dei contratti per la realizzazione di non meno di 2.500 punti di ricarica rapida lungo le autostrade e 4.000 in aree urbane (la cui realizzazione è prevista entro il secondo trimestre 2024). Entro la fine del 2024 si prevede l’aggiudicazione dei contratti per la realizzazione o dei restanti 5.000 punti di ricarica rapida nelle autostrade e di non meno di 9.000 punti di ricarica nelle aree urbane oltre alle 100 stazioni di ricarica sperimentali (che saranno realizzati entro la fine del 2025)	Nell’allegato alla decisione UE (pag. 270-272) si prevedono: Target: entro T2 2023, notifica dell’aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione di 2.500 stazioni di ricarica rapida per veicoli elettrici in autostrada e almeno 4.000 in zone urbane (tutti i comuni). Target: entro T4 2024, Aggiudicazione degli appalti per la costruzione di 5.000 stazioni di ricarica rapida in autostrada e almeno 9.755 in zone urbane (tutti i comuni). Per entrambi questi <i>target</i> il progetto può includere anche stazioni di ricarica pilota con stoccaggio di energia Obiettivo: entro T2 2024, Entrata in funzione di almeno 2.500 stazioni di ricarica rapida per veicoli elettrici in autostrada da almeno 175 kW Obiettivo: entro T2 2024, Entrata in funzione di almeno 4.000 stazioni di ricarica rapida per veicoli elettrici in zone urbane (tutti i comuni) da almeno 90 kW. Obiettivo: entro T4 2025, Entrata in funzione di almeno 7.500 stazioni di ricarica rapida per veicoli elettrici in autostrada da almeno 175 kW. Obiettivo: entro T4 2025, Entrata in funzione di almeno 13.000 stazioni di ricarica rapida per veicoli elettrici in zone urbane da almeno 90 kW. Per questi tre ultimi obiettivi, il progetto può includere anche stazioni di ricarica pilota con stoccaggio di energia. <i>Destinatari:</i> amministrazioni locali e nazionali, produttori di energie rinnovabili, installatori di punti di ricarica per EV,

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
			sviluppatori dei progetti, stazioni di rifornimento, fruitori della mobilità elettrica. Per le infrastrutture di ricarica private è stato previsto il superbonus del 110% ed un Fondo di 90 milioni di euro dal DL n. 104/2020. Le <i>milestones</i> sono descritte a pag. 1046 e 1047 dell'Allegato al PNNR. <i>Attuazione:</i> Ministero per la Transizione Ecologica con supporto del MIMS e di regioni ed enti locali.
INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Rinnovo flotte bus, treni verdi (M2C2-I 4.4.-32, 36)	3.640 (Prestiti)	Rinnovo flotte bus, treni verdi e parco veicoli dei Vigili del fuoco-Vedi <i>sub</i>	Gli investimenti sono descritti nell'allegato alla decisione UE (pag. 273-275) Le <i>milestones</i> sono descritte nella tabella a pag. 1047 dell'Allegato al PNNR. Il Fondo complementare PNRR (art. 1, co. 2, lett. c), punto 2 del DL n.59/2021) finanzia altresì il rinnovo flotte navi per 800 mln €

Tale misura è suddivisa nei seguenti tre interventi:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti (M2C2-I 4.4.1-	2.415 (di cui 626,7 per infrastrutture di ricarica e 1.788,3 per acquisto veicoli) così ripartite: 2022: 50 2023: 125 2024: 640 2025: 700 2026: 900	Assicurare il rinnovo della flotta autobus con mezzi a basso impatto ambientale, con l'acquisto entro il 2026 di circa 3.360 bus a basse emissioni . Circa un terzo delle risorse sono destinate alle principali città italiane;	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 273-274) si prevedono: Target: entro T4 2023, notifica dell'aggiudicazione degli appalti pubblici per l'acquisto di autobus puliti Obiettivo: entro T4 2024, acquisto di almeno 800 autobus a emissioni zero per il rinnovo del parco veicoli Obiettivo: entro T2 2026, entrata in servizio di almeno 3.000 autobus a emissioni zero per il rinnovo del parco veicoli <i>Destinatari:</i> enti locali assegnatari delle risorse con beneficio per operatori di trasporto pubblico e popolazione urbana

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
32, 34, 35)	Risorse nazionali: 500 Ulteriori risorse Fondo complementare: 600 mln € per rinnovo bus (art. 1, co.2, lett. c) p.1, DL 59/2021)		
Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati puliti e servizio universale (M2C2-I 4.4.2-33, 34bis, 35bis)	800 (di cui 652 mln per i treni regionali e 148 per il servizio universale) così ripartite: 2022: 172 2023: 185 2024: 185 2025: 172 2026: 86 Risorse nazionali: 300 Ulteriori risorse del Fondo complementare 200 mln € per rinnovo del materiale rotabile (art.1, co. 2, lett. c) p. 4, del DL n. 59/2021)	Rinnovo della flotta dei treni per trasporto regionale e intercity per ridurre l'età media del parco rotabile regionale tramite l'acquisto di unità a propulsione elettrica e a idrogeno : si prevede l'acquisto di 53 treni per il servizio regionale per sostituire un numero equivalente di vecchie unità entro il 2026 (su un totale di 479 mezzi, con età media di circa 30 anni), a cui vanno aggiunte 100 carrozze per il servizio universale , con materiali riciclabili e rivestite con pannelli fotovoltaici. Il nuovo materiale rotabile per il servizio universale sarà destinato alle regioni del Sud in particolare Sicilia, Calabria e Linea Adriatica.	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 273-274) si prevedono: Target: entro T2 2023, notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per l'acquisto di treni puliti Obiettivo: entro T4 2024, entrata in servizio di almeno 25 treni a emissioni zero per il rinnovo del parco ferroviario Obiettivo: entro T2 2026, entrata in servizio di almeno 150 treni a emissioni zero per il rinnovo del parco ferroviario <i>Destinatari:</i> enti locali assegnatari dei nuovi treni e Trenitalia per i treni Intercity; passeggeri del trasporto regionale ferroviario
Rinnovo del parco veicoli dei Vigili del Fuoco (M2C2-I 4.4.3-31, 36)	424,2 (250 per l'acquisto dei 200 veicoli aeroportuali e 174 per i 3.600 veicoli ecologici). così ripartite: 2022: 17,5 2023: 84,1 2024: 106,2 2025: 107,2 2026: 109,2	Rinnovo parco veicoli dei Vigili del Fuoco con l'introduzione di circa 3.600 veicoli elettrici e a gas per i servizi istituzionali e l'introduzione di 200 nuovi veicoli aeroportuali con alimentazione ibrida elettrico-endotermica negli aeroporti .	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 273 e 275) si prevedono: Target: entro T2 2024, notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per l'acquisto di veicoli dei Vigili del Fuoco. Obiettivo: entro T2 2026, entrata in servizio di almeno 3.800 veicoli puliti per il rinnovo del parco veicoli dei Vigili del Fuoco. 3.500 veicoli potranno essere classificati come 100% ecologici in quanto totalmente elettrici, con stazioni di ricarica alimentate da pannelli fotovoltaici. I 300 mezzi pesanti, di cui 200 in uso negli aeroporti e 100 per il soccorso urbano, dovranno essere alimentati esclusivamente a biometano ed essere conformi ai criteri stabiliti dalla direttiva (UE) 2018/2001 sulle energie rinnovabili (RED II). I produttori di biocarburanti e biometano gassosi e di biocarburanti devono fornire certificati (prove di sostenibilità) rilasciati da valutatori indipendenti, come disposto dalla direttiva RED II. Gli operatori devono acquistare certificati di garanzia di origine

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
			<p>commisurati all'uso previsto</p> <p><i>Destinatari:</i> Vigili del Fuoco, operatori economici, passeggeri degli aeroporti.</p> <p>E' all'esame della IX Commissione la Pdl C. 2116 sulla sostituzione dei veicoli aeroportuali con veicoli ecologici.</p>

Nell'ambito della **Componente 2 della Missione 2**, vi sono anche i seguenti investimenti afferenti **all'ambito 3**, relativi rispettivamente alla **sperimentazione dell'idrogeno per il**

trasporto stradale, nel trasporto ferroviario ed all'investimento nei bus elettrici:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
<p>Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale</p> <p>(M2C2-I 3.3-14, 15)</p>	<p>230 (Prestiti) di cui: 2023: 70 2024: 60 2025: 60 2026: 40</p>	<p>Promuovere la creazione di stazioni di rifornimento a base di idrogeno (circa 40 stazioni dando priorità alle aree strategiche per i trasporti stradali pesanti) e implementare i progetti di sperimentazione delle linee a idrogeno.</p>	<p>Nell'allegato alla decisione UE (pag. 260-261) si prevedono:</p> <p>Target: entro T1 2023, notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per lo sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno in linea con la direttiva 2014/94/UE sull'infrastruttura per i combustibili alternativi</p> <p>Obiettivo: entro T2 2026, sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno per veicoli leggeri e pesanti in linea con la direttiva 2014/94/UE</p> <p><i>Destinatari:</i> imprese di commercio e logistica italiane e UE che utilizzano il trasporto pesante e titolari di licenze per i rifornimenti autostradali.</p> <p><i>Attuazione:</i> accordo tra Ministero della transizione ecologica e MIMS.</p> <p>Le <i>milestones</i> sono descritte nella tabella a pag. 1044 dell'Allegato al PNNR.</p>

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Sperimentazione dell'idrogeno nel trasporto ferroviario (M2C2-I 3.4-16, 17)	300 (Prestiti) di cui: 2023: 95 2024: 95 2025: 75 2026: 35 L'investimento è suddiviso (tabella a pag. 377 dell'Allegato al PNNR) in due finanziamenti di 240 milioni e di 60 milioni	La conversione verso l'idrogeno delle linee ferroviarie non elettrificate in regioni con elevato traffico passeggeri e forte utilizzo di treni a diesel come Lombardia, Puglia, Sicilia, Abruzzo, Calabria, Umbria e Basilicata . I progetti di fattibilità più avanzati in Valcamonica e Salento prevedono la sperimentazione in modo integrato di produzione, distribuzione e acquisito di treni ad idrogeno. Sarà data priorità per le strutture di rifornimento alle aree con possibilità di sinergie con le stazioni di rifornimento per camion a lungo raggio. Il progetto include la produzione di idrogeno verde in prossimità delle stazioni di rifornimento. Non esistendo stazioni di rifornimento a idrogeno per i treni in Italia, il progetto include attività di R&D (in linea con l'investimento 3.5) per sviluppo di elettrolizzatori ad alta pressione (TRL 5-7), sistemi di stoccaggio ad alta capacità con possibilità di utilizzo di idruri metallici o liquidi (TRL 3-5) per creare 9 stazioni di rifornimento su 6 linee ferroviarie	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 261) si prevedono: Target: entro T1 2023, assegnazione delle risorse, secondo le procedure e i criteri stabiliti, per realizzare nove stazioni di rifornimento a base di idrogeno per i treni lungo sei linee ferroviarie Obiettivo: entro T2 2026, realizzazione di almeno 10 stazioni di rifornimento a base di idrogeno per i treni lungo sei linee ferroviarie, da individuare mediante procedure pubbliche definite dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) e dal Ministero della Transizione ecologica (MiTE). Le <i>milestones</i> sono descritte nella tabella a pag. 1044-1045 dell'Allegato al PNNR. Destinatari: Compagnie ferroviarie e amministrazioni locali promotori dei progetti Attuazione: Il MIMS autorizzerà le sperimentazioni tramite l'ANSF mentre il Ministero della transizione ecologica assicurerà il collegamento alla disponibilità di idrogeno verde e allo stoccaggio in loco; i progetti in fase di valutazione da parte del MIMS sono collocati nelle regioni Lombardia, Umbria, Puglia, Sardegna, Calabria, Basilicata e Sicilia
Bus elettrici (M2C2-I 5.3-41)	300 (Prestiti) di cui: 2022: 15 2023: 30 2024: 90 2025: 105 2026: 60	Diffusione e promozione di trasformazione tecnologica della filiera legata alla produzione autobus in Italia , con principali obiettivi l'espansione della capacità produttiva ed il miglioramento dell'impatto ambientale, in linea con quanto previsto dal piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 278) si prevedono: Target: entro T4 2021, Entrata in vigore di un decreto ministeriale che precisi l'ammontare delle risorse disponibili per realizzare circa 45 progetti di trasformazione industriale mediante "contratti di sviluppo". Timeline: 2021-2026 Destinatari: società in ambito UE che intendano investire nel programma Attuazione: tramite Contratti di sviluppo per la trasformazione dei mezzi in base alla Direttiva del MISE 19/11/2020 che definisce le linee guida dell'intervento. Le <i>milestones</i> sono descritte nella tabella a pag. 1045- 1047 dell'Allegato al PNNR.

Investimenti presenti in altre Missioni

Nella **Missione 1**, digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella pubblica amministrazione, nell'ambito della componente 1, investimento 1.4, Servizi digitali e cittadinanza digitale (**M1-C1-**

I.1.4), si prevede infine un intervento relativo **al miglioramento della mobilità tramite la digitalizzazione**, secondo il paradigma “*Mobility as a service*”.

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
<i>Mobility as a service</i> Mobilità come servizio per l'Italia (M1C1-I 4.6-23)	40 (Sovvenzioni) di cui: 2021: 0,7 2022: 0,5 2023: 10 2024: 24,6 2025: 3 2026: 1,2 così suddivisi: a) 16 per progetti pilota di cui la massima parte destinata al progetto relativo alla mobilità cooperativa, connessa; b) 8,7 per lo sviluppo centrale della condivisione dei dati e delle strutture di deposi-to; c) 15 per l'aggiornamento tecnologico degli operatori di trasporto.	Fornire agli utenti un'esperienza di mobilità integrata dalla pianificazione del viaggio alla effettuazione dei pagamenti attraverso la combinazione di più modalità di trasporto (ad esempio autobus, metropolitana, e-bike). Per ulteriori dettagli sull'intervento si rinvia alle pag. 425-426 dell'Allegato al PNNR..	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 33) si prevedono: Target: entro T1 2025, attuazione della seconda tornata di sette progetti pilota volti a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio nelle aree "follower". Ci si aspetta che i comuni valorizzino l'esperienza acquisita nelle città metropolitane "pronte al digitale" selezionate nell'ambito della prima tornata. Il 40% dei progetti pilota deve essere svolto nel Mezzogiorno del paese. Timeline: dal terzo trimestre 2021 al secondo trimestre 2026 Le <i>milestones</i> indicano nel quarto trimestre del 2023 il lancio dei primi 3 progetti pilota finalizzati alla sperimentazione di soluzioni <i>Mobility as a Service</i> nelle città metropolitane tecnologicamente avanzate. La seconda <i>milestone</i> prevede al primo trimestre 2025 il lancio degli altri 7 progetti pilota.

Le riforme

Agli investimenti sopra indicati si affianca la seguente previsione di **riforma**:

INVESTIMENTO	RISORSE	OGGETTO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa (M2C2-R 5-37)		Accelerare le tempistiche di realizzazione di interventi e semplificare le procedure di valutazione di progetti nel trasporto pubblico locale e trasporto rapido di massa, razionalizzando le responsabilità ed eliminando le duplicazioni di competenze nell'ambito della valutazione dei progetti all'interno della stessa Amministrazione e semplificando le procedure di pagamento	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 276) si prevede: Target: entro T4 2021, entrata in vigore di un decreto-legge che semplifichi i criteri di valutazione dei progetti afferenti al trasporto pubblico locale e acceleri il processo di elaborazione e autorizzazione. Una regolamentazione apposita individuerà l'allocazione di responsabilità e l'iter di approvazione dei progetti in ottica di semplificazione. La riforma sarà anche supportata dalla realizzazione di un'apposita piattaforma IT per gestire le procedure di pagamento <i>Destinatari:</i> amministrazioni locali

Le priorità trasversali del PNRR

Gli interventi che riguardano la priorità trasversale del **Mezzogiorno**, per un importo totale di **448 milioni** di euro, sono i seguenti:

- Rafforzamento **mobilità ciclistica** con risorse per **600 milioni di euro**, di cui il **50 per cento** destinate alle **Regioni del Sud** (M2C2-I 4.1-22, 23, 24);
- il **rinnovo del materiale rotabile dei treni** per il servizio universale con risorse per **148 milioni di euro** sarà destinato in particolare a Sicilia, Calabria e Linea Adriatica (**M2C2-I 4.4.2-33, 34bis, 35bis**);

Vi sono poi i seguenti **interventi** che riguardano **solo in parte**, ma non esclusivamente, **anche territori e città del Sud**:

- lo sviluppo **trasporto rapido di massa** che riguarda anche città come Palermo, Napoli, Bari, Bologna, Catania, Pozzuoli, Taranto (M2C2-I 4.2-25, 26);
- la **sperimentazione dell'idrogeno nel trasporto ferroviario**, che riguarda anche progetti in Puglia, Sardegna, Calabria, Basilicata e Sicilia (M2C2-I 3.4-16, 17);
- la digitalizzazione dei trasporti locali che per il 40% coinvolgerà il Mezzogiorno (M1C1-I 4.6-23)

6.6.3 Intermodalità e logistica

Nell'ambito della “**Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile**”, le cui risorse ammontano complessivamente a € 25,40 miliardi, **l'Intermodalità e la logistica** rappresenta la seconda **componente (M3C2)**, con risorse pari a **630 milioni di euro**. La componente si divide a sua volta in due ambiti di intervento:

- **Sviluppo del sistema portuale (M3 C2.1)**, con risorse per **270 milioni €** costituiti da prestiti (*loans*);
- **Intermodalità e logistica integrata (M3 C2.2)**, con risorse per **360 milioni €**, costituiti da sovvenzioni (*grants*);

Gli investimenti

Tale componente mira a rendere i porti italiani più efficienti e competitivi, più efficienti sotto il profilo energetico e meglio integrati nella catena logistica. Mira inoltre alla digitalizzazione del sistema di gestione del traffico aereo. Di seguito, in forma tabellare, le risorse, in *milioni di euro*, destinate ai singoli investimenti presenti nella **Missione 3 componente 2**, afferenti ad **Intermodalità e logistica**:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Porti verdi (<i>Green Ports</i>): interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti (M3C2-I 1.1-8,9)	<p>270 (Prestiti) di cui:</p> <p>2022: 50 2023: 80 2024: 70 2025: 60 2026: 10</p> <p>Ulteriori risorse del Fondo complementare (art.1, co. 2, lett. c) punti 7-11, DL n. 59/2021):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.470 mln € per sviluppo accessibilità marittima e resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti 	<p>Il Progetto Green Ports, vuole rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi di efficientamento e riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali. Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali, attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. L'obiettivo finale è ridurre del 20% le emissioni di CO2 per anno nelle aree portuali interessate.</p>	<p>Nell'allegato alla decisione UE (pag. 361-362) si prevedono:</p> <p>Obiettivo: entro T4 2022, aggiudicazione di opere alle nove autorità di sistema portuale. La procedura di selezione per l'aggiudicazione di opere deve prevedere quanto segue:</p> <p>a) criteri di ammissibilità che assicurino la conformità delle opere agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" (2021/C58/01) e alla pertinente normativa ambientale dell'UE e nazionale;</p> <p>b) impegno a garantire che il contributo climatico dell'investimento secondo la metodologia di cui all'allegato VI del regolamento (UE) 2021/241 rappresenti almeno il 79% del costo totale dell'investimento sostenuto dall'RRF;</p> <p>c) impegno a riferire in merito all'attuazione della misura a metà della durata del regime e alla fine dello stesso</p> <p>Target: entro T4 2025, completamento delle opere da parte di tutte le autorità portuali. Complessivamente, almeno 213.000.000 EUR devono essere destinati ad attività a sostegno dell'obiettivo</p>

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
	climatici; <ul style="list-style-type: none"> ▪ 390 mln € per aumento selettivo della capacità portuale; ▪ 250 mln € per ultimo e penultimo miglio ferroviario-stradale; ▪ 50 mln € per efficientamento energetico; ▪ 700 mln € e per elettrificazione banchine (<i>cold ironing</i>). 		climatico secondo la metodologia di cui all'allegato VI del regolamento (UE) 2021/241 <i>Attuazione:</i> Il progetto si sviluppa nei porti delle 9 AdSP del Centro- Nord <i>Timeline:</i> dal 01/07/2021 al 30/06/2026 Le <i>milestones</i> prevedono che entro il 30 giugno 2026 dovrebbe conseguirsi l'obiettivo di riduzione annuale del 20% delle emissioni di CO2 nelle aree portuali interessate: <i>Destinatari:</i> Utenti delle 9 AdSP del Contro-Nord e cittadini delle città portuali e popolazione limitrofa

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Digitalizzazione della catena logistica (M3C2-I 2.1-5)	250 (Sovvenzioni)	L'investimento aumenterà la competitività logistica nazionale grazie alla realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica, in grado di semplificare procedure, processi e controlli puntando sulla de-materializzazione dei documenti e lo scambio di dati e informazioni. Sarà anche favorita la transizione digitale delle imprese che operano in questo settore.	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 358) si prevedono: Obiettivo: entro T2 2024, almeno il 70 % dei sistemi per gli operatori portuali delle singole autorità di sistema portuale devono essere interoperabili e compatibili fra loro e con la piattaforma strategica nazionale digitale <i>Timeline:</i> entro il primo trimestre 2026 <i>Destinatari:</i> utenti dei porti e operatori logistici <i>Attuazione:</i> coordinamento da parte di PLN ed in parte dalle Autorità Portuali in coordinamento con gli operatori della logistica E' all'esame della IX Commissione della Camera la Pdl 1259 "Legge quadro in materia di interporti

Tale investimento è suddiviso tra i seguenti interventi:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
<i>LogIn business</i> (M3C2-I 2.1-5)	175 di cui: 2024: 25 2025: 75 2026: 75	Incrementare la dotazione digitale e l'utilizzo delle tecnologie abilitanti da parte delle imprese nazionali di trasporto merci e logistica per favorire il dialogo informatizzato tra queste e gli enti pubblici e tra queste e le aziende cariatrici (anche attraverso la dematerializzazione documentale) nonché l'adozione di sistemi di pianificazione e programmazione dei carichi e di <i>route planning</i> anche attraverso la formazione del capitale umano.	<i>Milestones</i> e articolazione dell'investimento: si veda la tabella a pag. 1727 dell'Allegato al PNNR.
<i>LogIn center</i> (M3C2-I 2.1-5)	30 di cui: 2021: 3,9 2022: 8,7 2023: 11,4 2024: 6	La creazione di una cabina di regia per la digitalizzazione della catena logistica nazionale al fine di realizzare un ecosistema digitale per il trasporto merci e la logistica in grado di definire le specifiche tecniche per rendere interoperabili le piattaforme informatiche dei diversi enti pubblici e privati in gioco, realizzare un centro di <i>cybersecurity</i> ed elaborare uno standard di comunicazione per lo scambio di informazioni che sostituisca il modello cartaceo	Gli enti attuatori saranno essenzialmente le imprese di trasporto e logistica. L'intervento sarà attuato dalla Piattaforma logistica nazionale. Per le attività di implementazione dell'esistente Piattaforma dei Porti l'attuazione spetterà al MIMS e a Rete Autostrade Mediterranee (RAM). <i>Milestones</i> e articolazione dell'investimento: si veda la tabella a pag. 1723-1725 dell'Allegato al PNNR.
<i>Reti portuali e terminali merci</i> (M3C2-I 2.1-5)	45 di cui: 2023: 12 2024: 33	Sviluppo dei Port Community Systems (PCS), ove non presenti e omogeneizzazione funzionale dei sistemi informatici già esistenti presso le AdSP al fine di promuovere servizi standard di interfaccia con gli operatori marittimi, gli operatori a terra, i gestori di infrastrutture nodali e lineari di connessione (gestori dell'infrastruttura ferroviaria, interporti e retroporti ed aeroporti) e sviluppare i moduli di interoperabilità con la Piattaforma Logistica nazionale. Si prevede inoltre il cofinanziamento di sistemi informatici per gli interporti di rilevanza nazionale.	L'intervento sarà attuato dalle AdSP e dagli interporti di rilevanza nazionale. <i>Milestones</i> e articolazione dell'investimento: si veda la tabella a pag. 1725-1726 dell'Allegato al PNNR.

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Digitalizzazione della gestione del traffico aereo (M3C2-I 2.2-6, 7)	110 (Sovvenzioni)	Potenziamento digitale del settore con lo sviluppo di nuovi strumenti di digitalizzazione dell'informazione aeronautica e l'implementazione di piattaforme e servizi di aerei senza pilota. La "condivisione sicura delle informazioni" consentirà inoltre la creazione di una dorsale di comunicazione di	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 358-359) si prevedono: Obiettivo: entro T4 2023, almeno 13 siti: aeroporti, enti di controllo di avvicinamento (APP) e centri di controllo di area (ACC) devono essere dotati di un sistema di gestione del traffico aereo completamente digitalizzato e operativo

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
		nuova generazione, in grado di collegare i vari siti operativi dei sistemi di assistenza al volo, garantendo la copertura dei requisiti di <i>cybersecurity</i> e collegando <i>Air Navigation Service Provider</i> (ANSP) alle altre parti interessate. I progetti riguarderanno: lo sviluppo e connettività del <i>Unmanned Traffic Management System</i> – UTM, la digitalizzazione delle informazioni aeronautiche, la realizzazione di infrastrutture <i>cloud</i> e virtualizzazione delle infrastrutture operative, la definizione di un nuovo modello di manutenzione, oltre alla condivisione sicura delle informazioni.	<p>Target: entro T1 2026, entrata in esercizio dei seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Centro operativo tecnico (TOC) e almeno due sistemi di gestione del traffico aereo b) Group Cloud Enterprise Resource Planning (ERP) c) Informazioni aeronautiche digitalizzate d) Sistema di gestione del traffico senza equipaggio e connettività (UTMS) <p><i>Destinatari:</i> utilizzatori degli aeroporti</p> <p><i>Attuazione:</i> l'ENAV, in coordinamento con gli aeroporti della rete TEN-T</p>

Tale investimento è suddiviso tra i seguenti interventi:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
<i>Digitalizzazione della gestione del traffico aereo</i> (M3C2-I 2.2-6, 7)	80 di cui: 2021: 29,3 2022: 25 2023: 12,6 2024: 6,2 2025: 4,8 2026: 2,2		<p>Per il dettaglio degli interventi si veda tabella a pag. 1728-1729 dell'Allegato al PNNR.</p> <p>Per le <i>milestones</i> si veda pag. 1707 dell'Allegato al PNNR.</p> <p><i>Destinatari:</i> sono interessati 13 siti aeroportuali: Roma Fiumicino, Bergamo, Lamezia, Ronchi, Bari, Verona, Torino, Genova, Napoli, Firenze, Palermo, Milano.</p>

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
<i>Digitalizzazione manutenzione e gestione dati aeronautici</i> (M3C2-I 2.2-6,7)	30 di cui: 2021: 5 2022: 7 2023: 7,5 2024: 6 2025: 4 2026: 0,5		

Le riforme

Agli investimenti sopra indicati si affiancano le seguenti previsioni di **riforma**

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
<i>Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica</i> (M3C2-R 1.1-1)		Al fine di ottenere una visione strategica unitaria del sistema portuale italiano, sarà predisposto l'aggiornamento della pianificazione portuale sia a livello del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) sia a livello di Piano Regolatore Portuale (PRP).	<p>Nell'allegato alla decisione UE (pag. 354-355) si prevede:</p> <p>Target: entro T4 2022, il quadro legislativo riveduto deve stabilire che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tutte le autorità portuali devono adottare i loro documenti di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e i loro piani regolatori portuali (PRP) tenendo pienamente conto della riforma del 2016 dei sistemi portuali italiani, approvata con decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169. <p>Il DPSS deve disciplinare almeno i seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ gli obiettivi di sviluppo delle autorità di sistema portuale; ▪ le aree individuate e delineate, destinate esclusivamente alle funzioni di porto e di retroporto; ▪ i collegamenti infrastrutturali stradali e ferroviari dell'ultimo miglio con i porti; ▪ i criteri seguiti per individuare i contenuti della pianificazione; ▪ individuare in modo univoco gli orientamenti, le norme e le procedure per l'elaborazione dei piani regolatori portuali. <p>Secondo le <i>milestones</i> tutte le AdSP dovranno adottare i loro</p>

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
			<p>documenti di pianificazione strategica entro il quarto trimestre 2022;</p> <p><i>Destinatari:</i> Autorità di Sistema Portuale.</p> <p><i>Attuazione:</i> Il MIMS formulerà una proposta per semplificare lo standard per consentire ai porti di adottare velocemente e adattare i piani senza incertezze procedurali. Tale intervento riguarderà anche le varianti e gli adeguamenti tecnico-funzionali.</p>
<p>Attuazione del regolamento che definisce l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali</p> <p>(M3C2-R 1.2-2)</p>		<p>L'obiettivo del regolamento è quello di definire le condizioni relative alla durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari.</p>	<p>Nell'allegato alla decisione UE (pag. 356) si prevede:</p> <p>Target: entro T4 2022, entrata in vigore del regolamento relativo alle concessioni portuali che deve definire le condizioni quadro per l'aggiudicazione delle concessioni nei porti. Il regolamento deve definire come minimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ le condizioni relative alla durata della concessione; ▪ i poteri di supervisione e controllo delle autorità che rilasciano la concessione; ▪ le modalità di rinnovo; ▪ il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione; ▪ i limiti dei canoni minimi a carico dei licenziatari. <p><i>Destinatari:</i> compagnie del settore marittimo e intermodale</p> <p><i>Attuazione:</i> decreto del MIMS, di concerto con il MEF.</p>
<p>Semplificare le procedure di autorizzazione per gli impianti di <i>cold ironing</i></p> <p>(M3C2-R 1.3-4)</p>		<p>La riforma consiste nella definizione e approvazione di procedure semplificate per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio, anche esonerando le opere da VIA e VAS.</p>	<p>Nell'allegato alla decisione UE (pag. 357) si prevede:</p> <p>Target: entro T4 2022, entrata in vigore della semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di <i>cold ironing</i> per ridurre la durata delle autorizzazioni a un massimo di 12 mesi per la costruzione di infrastrutture di trasporto dell'energia volte a fornire elettricità da terra alle navi durante la fase di ormeggio (in caso di interventi non soggetti a valutazione ambientale)</p>

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
			<p><i>Destinatari:</i> utilizzatori e imprenditori dei 45 porti interessati</p> <p><i>Attuazione:</i> il MIMS presenterà una proposta per semplificare il processo autorizzativo per giungere ad una durata massima di 12 mesi per le autorizzazioni necessarie al trasporto dell'energia elettrica per il <i>cold ironing</i> (non soggette a VIA).</p>
Attuazione di uno "Sportello Unico Doganale" (M3C2-R 2.1-3)		L'obiettivo consiste nella creazione di un apposito portale a servizio dello Sportello Unico dei Controlli , che permetterà l'interoperabilità con le banche dati nazionali e il coordinamento delle attività di controllo da parte delle dogane.	<p>Nell'allegato alla decisione UE (pag. 357) si prevede:</p> <p>Target: entro T4 2021, entrata in vigore del decreto riguardante lo Sportello Unico Doganale che deve definire i metodi e le specifiche dello Sportello Unico Doganale in conformità al regolamento (UE) n. 1239/2019 relativo all'attuazione dell'interfaccia unica marittima europea e al regolamento (UE) 2020/1056, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI).</p> <p><i>Destinatari:</i> utilizzatori e compagnie del settore del trasporto marittimo e intermodale</p> <p><i>Attuazione:</i> è stato elaborato un DPR su proposta del MEF che definisce i metodi e le caratteristiche dello Sportello Doganale Unico</p>
Istituzione di una piattaforma strategica nazionale per la rete dei porti e interporti, al fine di sviluppare la digitalizzazione dei servizi passeggeri e merci (M3C2-R 2.2-10)		La riforma è volta a rendere interoperabili i Port Community System , ovvero gli strumenti di digitalizzazione dei movimenti di passeggeri e merci delle singole Autorità di Sistema Portuale, in modo che siano compatibili tra di loro e con la Piattaforma Logistica Nazionale UIRNET.	<p>Nell'allegato alla decisione UE (pag. 362) si prevede:</p> <p>Target: entro T2 2024, i sistemi per gli operatori portuali delle singole autorità di sistema portuale devono essere interoperabili fra loro e con la piattaforma strategica nazionale digitale.</p> <p><i>Le milestones a pag. 1707 del documento presentato alla Commissione europea prevedono che solo il 50% dei Port Community System divenga compatibile con gli standard della piattaforma logistica nazionale UIRNET entro il primo trimestre 2026.</i></p> <p><i>Destinatari:</i> utilizzatori e compagnie del settore del trasporto marittimo e intermodale</p> <p><i>Attuazione:</i> sotto la guida di una cabina di regia presso il MIMS con la partecipazione di UIRNET, rappresentanti delle AdSP e</p>

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
			rappresentanti delle categorie di trasporto merci.
Semplificazione delle procedure e rafforzamento dei poteri del Commissario nelle Zone Economiche Speciali (M5C3-R 1-10)		Entrata in vigore del regolamento per la semplificazione delle procedure e il rafforzamento del ruolo del Commissario nelle Zone Economiche Speciali	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 492-493) si prevede: Target: entro T4 2021, il regolamento deve comprendere: l'istituzione del "Digital One stop Shop ZES", lo sportello unico digitale per le Zone Economiche Speciali per la semplificazione delle procedure; disposizioni volte a rafforzare il ruolo di Commissario nelle ZES.

Investimenti presenti in altre Missioni e relativi alla priorità trasversale del Mezzogiorno

Nell'ambito della **Missione 5 "Coesione e inclusione", componente 3**, tra gli **interventi speciali per la Coesione territoriale** (per i quali si rinvia alla relativa scheda), sono

presenti gli investimenti relativi alla **Zone Economiche Speciali (ZES)**:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Investimenti infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES) (M5C3-I 1.4-11, 12, 13)	630 (<i>prestati</i>) così suddivisi: 2021: 8,4 2022: 84,5 2023: 174 2024: 188,8 2025: 121,9 2026: 52,5	Garantire l'efficacia della riforma che introduce le ZES, evitando ulteriori ritardi nello sviluppo economico nelle zone del Mezzogiorno che dispongono già di una base produttiva. I progetti previsti dalla misura devono favorire la competitività e lo sviluppo economico delle ZES attraverso urbanizzazioni primarie, come definite dalla normativa italiana, e il collegamento di tali aree con le reti stradali e ferroviarie. Si intende assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti, ed in particolare con le reti Trans Europee (TEN-T). Gli interventi puntano a incentivare le imprese e le aziende a collocare le loro attività produttive nelle ZES.	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 493-497) si prevedono: Target: entro T4 2021, entrata in vigore dei decreti ministeriali di approvazione del piano operativo per tutte e otto le Zone Economiche Speciali che assegnano risorse ai soggetti responsabili dell'attuazione e definiscono condizioni specifiche per evitare qualsiasi impatto ambientale degli interventi. La procedura di selezione deve includere criteri di ammissibilità che garantiscano la conformità dei progetti selezionati agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" (2021/C58/01) mediante l'uso di un elenco di esclusione e il requisito di conformità alla pertinente normativa ambientale dell'UE e nazionale.

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
		<p>I principali interventi riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Collegamento “ultimo miglio” tra le aree industriali e la rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) e TEN-T, principalmente ferroviario, che consentano ai distretti produttivi tempi e costi ridotti nella logistica; ▪ Urbanizzazioni primarie: in attuazione di accordi con operatori economici pronti ad investire; ▪ Reti di trasporto volte a rafforzare il livello di sicurezza delle opere serventi per l'accesso alle strutture principali (porti, aeroporti, aree produttive). <p>La supervisione generale delle tappe fondamentali di ciascun progetto è affidata all'Agenzia per la coesione territoriale, con il supporto tecnico del MIMS</p>	<p>Obiettivo: entro T4 2023, inizio degli interventi infrastrutturali nelle Zone Economiche Speciali. Gli interventi previsti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ il collegamento di "ultimo miglio", volto a realizzare efficaci collegamenti tra le aree industriali e la rete ferroviaria TEN-T; ▪ la digitalizzazione della logistica e lavori di efficientamento energetico e ambientale; ▪ il potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti. <p>I lavori devono essere iniziati (comprovati dal certificato di inizio lavori) per almeno 22 interventi per collegamenti dell'ultimo miglio con porti o aree industriali delle ZES; per almeno 15 interventi di digitalizzazione della logistica, urbanizzazioni o lavori di efficientamento energetico nelle stesse aree; per quattro interventi di rafforzamento della resilienza dei porti.</p> <p>Obiettivo: entro T2 2026, completamento di almeno 22 collegamenti dell'ultimo miglio con porti o aree industriali delle ZES; di almeno 15 interventi di digitalizzazione della logistica, o urbanizzazioni o lavori di efficientamento energetico nelle stesse aree; di almeno quattro interventi di rafforzamento della resilienza dei porti. L'elenco degli interventi deve comprendere:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il completamento dell'infrastruttura della rete TEN-T globale nei porti di Vasto e Ortona e nelle aree industriali di Saletti e Manoppello (Abruzzo) ▪ L'infrastruttura nel porto di Salerno e nelle aree industriali di Uffita, Marcianise, Battipaglia e Nola (Campania) ▪ Interconnessioni tra il porto di Manfredonia e le aree urbane di Termoli, Brindisi e Lecce (Puglia e Molise). ▪ Interconnessioni tra il porto di Taranto e le aree urbane di Taranto, Potenza e Matera (Puglia e Basilicata). ▪ Interventi infrastrutturali per l'accessibilità al porto di Gioia Tauro (Calabria) ▪ L'accessibilità infrastrutturale del porto di Cagliari (Sardegna) ▪ Interventi infrastrutturali per l'accessibilità ai porti di Augusta, Riporto, Sant'Agata di Militello e Gela (Sicilia) <p><i>Destinatari:</i> Imprese e lavoratori delle zone interessate Le <i>Milestones</i> sono riportate nella tabella a pag. dell'Allegato al PNNR. Il dettaglio degli investimenti è anche riportato nella</p>

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
			<p>tabella da pag. 2291. dell'Allegato al PNNR, nel quale sono indicati anche gli importi:</p> <p>ZES Campania: 136 milioni;</p> <p>ZES Calabria: porti di Gioia Tauro, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, nonché interventi infrastrutturali per l'accessibilità a Gioia Tauro e l'ammodernamento di alcune stazioni ferroviarie strategiche (111,7 milioni);</p> <p>ZES Ionica Interregionale nelle regioni Puglia e Basilicata: Porto di Taranto e aree industriali di Taranto, Potenza e Matera (108,1 milioni);</p> <p>ZES Adriatica Interregionale nelle regioni Puglia e Molise: porto di Manfredonia e aree industriali di Brindisi, Lecce e Manfredonia (89,1 milioni);</p> <p>ZES Sicilia occidentale: porti di Termini Imerese e Trapani (56,8);</p> <p>ZES Sicilia orientale: porti di Augusta, Riporto, Sant'Agata di Mitello e Gela e interporto di Catania (52,2 milioni);</p> <p>ZES Regione Abruzzo: porti di Vasto e Ortona e aree industriali di Saletti e Manoppello (rete TEN-T globale) (62,9 milioni);</p> <p>ZES Regione Sardegna (in fase di approvazione finale): porto di Cagliari (10 milioni).</p>

6.6.4 Infrastrutture digitali

Reti ultraveloci (banda ultra-larga e 5G) (M1 C2 I 3)

Nell'ambito della “*Missione 1: Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo*”, le cui risorse ammontano complessivamente a € 40,32 miliardi, gli **Interventi sulle reti a banda ultra-larga** che rappresentano l'investimento 3 della

seconda componente (**M1C2**), con risorse pari a **6,71 miliardi di euro**.

Di seguito, in forma tabellare, le risorse, in *milioni di euro*, destinate ai singoli investimenti a **questo intervento**:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Reti ultraveloci (banda ultra-larga e 5G)	6.710 (Prestiti)	L'Italia intende raggiungere l'obiettivo di realizzare connessioni a 1 Gbps in <i>download</i> e 200 Mbps in <i>upload</i> su tutto il territorio nazionale nonché di assicurare la copertura	Si prevede (Allegato alla decisione UE, pag. 168-169) entro il secondo trimestre del 2022 la notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per progetti di connessione più veloce ,

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
(MIC2-I 3-16)	Il costo complessivo stimato degli interventi finanziati è stimato pari a 9,106 milioni di euro (i rimanenti 2.400 milioni di euro proverranno da finanziamenti privati).	5G in tutte le aree popolate entro il 2026 (termine di conclusione per tutti i progetti rientranti nell'investimento). La comunicazione europea <i>Bussola digitale (Digital Compass)</i> prevede come termine per il conseguimento di questi obiettivi il 2030.	riguardanti i cinque interventi in cui è suddiviso l'investimento ("Italia a 1 Giga", "Italia 5G", "Scuola connessa", "Sanità connessa" e "Collegamento isole minori"). Gli interventi sopra indicati (ad eccezione dell'intervento riguardante le isole minori, per il quale si prevede il completamento entro il quarto trimestre 2023) devono essere completati entro il secondo trimestre 2026. Ai fini del conseguimento degli obiettivi indicati il Governo ha pubblicato il 25 maggio 2021 la Strategia italiana per la banda ultralarga "Verso la Gigabit Society" .

Tale investimento è suddiviso nei seguenti interventi:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
a) Connettività a 1 Gbps (Piano "Italia a 1 Giga") (MIC2-I 3-17)	PNRR: 3.863,5 così ripartiti: 2022: 482,9 2023: 415,9 2024: 965,9 2025: 1.515,9 2026: 482,9 Finanziamento privato stimato: 1.600 milioni di euro.	L'obiettivo dell'intervento è assicurare la connettività a 1 Gbps (Piano "Italia a 1 Giga") a circa 8,5 milioni di famiglie, imprese ed enti nelle aree grigie e nere NGA a fallimento di mercato ivi comprese anche circa 450.000 unità immobiliari situate nelle aree remote (cosiddette case sparse), non ricomprese nei piani di intervento pubblici precedenti.	Le milestones contenute negli allegati al PNRR presentati alla Commissione europea prevedevano il completamento delle attività di preparazione nel secondo trimestre del 2021, per giungere alla notifica alla Commissione europea nel terzo trimestre 2021. Nel primo trimestre 2022 si prevede l'avvio e la chiusura delle procedure di gara. Nel secondo trimestre del 2022 si prevede l'aggiudicazione della gara e firma del contratto. Sotto il profilo esecutivo nel terzo trimestre del 2023 si prevede si raggiunga il 20% della realizzazione, nel primo trimestre del 2025 si prevede il raggiungimento del 60% che dovrebbe completarsi entro il secondo trimestre del 2026.
b) completamento del Piano "Scuola connessa" (MIC2-I 3-18)	261 così ripartiti: 2022: 87,0 2023: 43,5 2024: 43,5 2025: 43,5 2026: 43,5	L'obiettivo è quello di assicurare la connessione in fibra a 1 Gbps ai 9.000 edifici scolastici rimanenti (pari a circa il 20 per cento del totale) a completamento del programma di infrastrutturazione digitale delle scuole (La Strategia italiana per la banda ultralarga "Verso la Gigabit Society" dà conto del fatto che è stato già finanziato per 400 milioni di euro l'intervento di infrastrutturazione di 35.000 plessi scolastici (pari al 78% dei plessi comprendenti scuole	Le milestones contenute negli allegati al PNRR presentati alla Commissione europea prevedevano nel secondo trimestre del 2021 il lancio e la chiusura delle procedure di gara, nel terzo trimestre 2021 l'aggiudicazione della gara e la firma del contratto. Sul piano esecutivo il 20% degli interventi saranno effettuati entro il quarto trimestre 2022, il 60% entro il terzo trimestre 2024 e il completamento dell'intervento entro il secondo trimestre 2026. Nella Strategia italiana per la banda ultralarga "Verso la

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
		secondarie di primo e secondo grado, e nelle aree bianche, le scuole primarie e dell'infanzia).	<i>Gigabit Society</i> il completamento dell'intervento e la rendicontazione è fissata al 4 [^] trimestre 2025.
c) Piano "Sanità Connessa" (M1C2-I 3-18)	501,5 così ripartiti: 2022: 83,6 2023: 167,2 2024: 167,2 2025: 83,6	L'obiettivo dell'intervento è quello di assicurare connettività adeguata (da 1 Gbps fino a 10 Gbps simmetrici) agli oltre 12.000 punti di erogazione del Servizio sanitario nazionale ;	Le milestones contenute negli allegati al PNRR presentati alla Commissione europea prevedevano entro il secondo trimestre 2021 una consultazione pubblica nonché il lancio e la chiusura della gara, nel terzo trimestre 2021 l'aggiudicazione della stessa e la firma del contratto. Sul piano esecutivo il 10% degli interventi saranno effettuati entro il primo trimestre 2023, entro il terzo trimestre del 2023 si raggiungerà il 30% della copertura, il 60% entro il terzo trimestre 2024 e il completamento dell'intervento entro il terzo trimestre 2025 (con la rendicontazione dei costi). Viceversa la scadenza indicata nella decisione della Commissione si precisa che il termine per la realizzazione dell'intervento è fissato al secondo trimestre 2026.
d) Isole minori connesse (M1C2-I 3-19)	60,5 così ripartiti: 2021: 16,5 2022: 22 2023: 22	L'intervento è diretto a dotare 18 isole minori (Capraia, Favignana, Lipari, Stromboli, Alicudi, Panarea, Filicudi, Salina, Lampedusa, Linosa, Pantelleria, Ustica, Ponza, Ventotene, Asinara, Isole Tremiti, Isole Pelagie, isole Sulcitane) di un backhauling sottomarino in fibra ottica;	Le milestones contenute negli allegati al PNRR presentati alla Commissione europea prevedevano nel primo trimestre del 2021 la consultazione pubblica sullo schema d'intervento, seguita dal lancio e dalla chiusura della gara (secondo trimestre 2021), l'aggiudicazione della stessa e la firma del contratto (terzo trimestre 2021). Nel quarto trimestre del 2021 dovrebbe essere concluso il 10% degli interventi, nel quarto trimestre del 2022 il 60% mentre entro il quarto trimestre 2023 si prevede la conclusione dell'intervento e il rendiconto dello stesso.

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
e) Italia 5G (M1C2-I 3-20, 21)	<p>2.020 così ripartiti: 2022: 77,5 2023: 155,0 2024: 155,0 2025: 555,0 2026: 1.077,5</p> <p>Finanziamento privato stimato: 800 milioni di euro.</p>	<p>L'obiettivo dell'intervento è quello di incentivare lo sviluppo e la diffusione dell'infrastruttura 5G:</p> <ul style="list-style-type: none"> nelle aree mobili a fallimento di mercato (Piano "Italia 5G" - fondi PNRR 1.000 milioni di euro); lungo approssimativamente 2.645 km di corridoi di trasporto europei (fondi PNRR 420 milioni di euro) e 10.000 km di strade extra -urbane (fondi PNRR 600 milioni di euro), per abilitare lo sviluppo di servizi a supporto della sicurezza stradale, della mobilità, della logistica e del turismo. <p>La connessione stimata presenta le seguenti caratteristiche: 150 Mbit/s in <i>download</i> and 50 Mbit/s in <i>upload</i>.</p>	<p>Le milestones contenute negli allegati al PNRR presentati alla Commissione europea prevedevano nel secondo trimestre del 2021 la mappatura per identificare le infrastrutture 4G e 5G esistenti e pianificate attraverso un questionario che richiede informazioni sulle reti esistenti e pianificate in tutto il territorio nazionale. Si prevede poi nel terzo trimestre 2021 la una consultazione pubblica aperta sul regime di intervento e sulle aree target e la conclusione delle attività preliminari. Nel primo trimestre del 2022 la notifica alla Commissione europea e il lancio della gara. Nel secondo trimestre del 2022 la chiusura della gara, l'aggiudicazione, e la firma del contratto. Quanto all'esecuzione si prevede si raggiunga il 20% dell'attuazione nel terzo trimestre 2023; nel primo trimestre del 2025 si prevede il raggiungimento del 60% della realizzazione che dovrebbe completarsi nel secondo trimestre del 2026, entro il quale sarà anche realizzato il rendiconto.</p>

Le riforme

Agli investimenti sopra indicati si affiancano le seguenti previsioni di riforma:

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Promozione della concorrenza: semplificazioni per la realizzazione delle infrastrutture digitali	--		<p>L'Allegato al PNNR prevede (pag. 75), nell'ambito della legge annuale per la concorrenza 2021 di introdurre norme finalizzate a garantire, il più rapido e capillare sviluppo delle reti di telecomunicazione nelle aree ancora prive di copertura, attraverso la riduzione degli oneri amministrativi per la loro installazione e stimolando la domanda di connessione alla banda ultra-larga.</p> <p>Si prevede in generale un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi che riconosce le infrastrutture per la cablatrice in fibra ottica e per la copertura 5G come strategiche, velocizzandone così la diffusione sul territorio.</p>

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
			Il decreto-legge n. 77 del 2021 (art. 40) prevede diverse misure di semplificazione per la realizzazione e l'adeguamento degli impianti per la connessione sia fissa che mobile ultraveloce.

I **sogetti destinatari** delle risorse con riferimento all'intervento Italia a un Giga, al Piano "Italia 5G" sono le imprese. Con riferimento al **Piano "Scuola connessa"**, alla **connessione in fibra ottica delle isole minori** e alla connessione in banda ultra-larga dei punti di erogazione del **Servizio sanitario nazionale**, i destinatari delle risorse **non vengono indicati** in quanto si tratta di interventi che, a diverso titolo, non richiedono una notifica alla Commissione europea del regime d'aiuto. Gli investimenti saranno eseguiti secondo il modello "a contributo" ("gap funding") ovvero a "investimento diretto". Nel modello di investimento a contributo le imprese selezionate, proprietarie delle reti, saranno i beneficiari diretti della misura di aiuto. Nel modello ad "investimento diretto" (modello a concessione) i beneficiari saranno le imprese concessionarie.

6.6.5 Sicurezza stradale 4.0

Con riguardo alla **Missione 3** - Infrastrutture per una mobilità sostenibile, nell'ambito della Componente C1 - Investimenti sulla Rete Ferroviaria – è affiancato l'intervento di riforma **Sicurezza stradale 4.0 (M3C1-21 e M3C1-22)**, con investimenti a valere sulle risorse nazionali, riguardanti la messa in sicurezza, il contrasto e l'adattamento al cambiamento climatico della rete

Con riferimento agli **impatti di genere gli investimenti in banda larga e connessioni veloci previsti nella Missione 1** facilitano la creazione dell'infrastruttura tecnologica necessaria a fornire all'imprenditoria in genere, e all'imprenditoria femminile in particolare, gli strumenti con i quali ampliare il proprio mercato.

Per quanto riguarda **il Mezzogiorno** la Missione 1 avrà un impatto significativo nella riduzione dei divari territoriali. Oltre il 45 per cento degli investimenti nella connettività a banda ultralarga si svilupperanno nelle regioni del Mezzogiorno. La connettività ultraveloce raggiungerà tutte le aree interne del Paese e le isole minori.

stradale, con una forte componente di ammodernamento tecnologico attraverso un sistema di monitoraggio digitale avanzato.

In proposito, sono previsti investimenti derivanti soltanto dal Fondo complementare (D.L. 59 del 2021), che contiene le risorse nazionali da aggiungere a quelle del PNRR, a favore della M3C1,

con riferimento alla misura “sicurezza stradale 4.0”, per complessivi 1.450 milioni di euro per il periodo 2021-2026.

INVESTIMENTO	RISORSE	OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Trasferimento della titolarità delle opere d'arte (ponti, viadotti e cavalcavia) relative alle strade di secondo livello ai titolari delle strade di primo livello (autostrade e strade extraurbane principali) (M3C1-21)	--	La riforma prevede l'attuazione del “decreto semplificazioni” (D.L. n. 76/2020, convertito con L. n. 120/2020) nella parte in cui dispone il trasferimento della titolarità di ponti, viadotti e cavalcavia sulle strade di secondo livello a quelle di primo livello (autostrade e strade statali), in particolare dai Comuni, dalle Province e dalle Regioni allo Stato. Ciò consentirà un aumento della sicurezza complessiva della rete stradale, in quanto la manutenzione di ponti, viadotti e cavalcavia sarà di competenza dell'ANAS e/o delle società concessionarie autostradali, che hanno capacità di pianificazione e manutenzione migliori rispetto ai singoli comuni o alle province.	In base all'Allegato alla decisione UE il trasferimento della titolarità delle opere d'arte è previsto entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge 11 settembre 2020, n. 120, secondo le norme del Codice della Strada (decreto legislativo n. 285 del 1992) e dei relativi regolamenti (DPR 495/1992), che impongono disposizioni in materia di trasferimento di titolarità tra enti proprietari di strade.
Attuazione delle Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti (D.M. 578/2020) (M3C1-22)	--	La riforma prevede l'attuazione del processo di valutazione del rischio di ponti e viadotti esistenti, secondo modalità definite dalle Linee guida previste dal D.M. n. 578 del 2020 , che assicureranno l'omogeneità della classificazione e della gestione del rischio, della valutazione della sicurezza e del monitoraggio dei ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari, esistenti lungo strade statali o autostrade gestite da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali.	

L'intervento previsto per la **Sicurezza stradale** ha, principalmente, come soggetti destinatari, i Comuni, le Province, le Regioni e lo Stato, il quale, per quanto riguarda la

manutenzione di ponti, viadotti e cavalcavia, usufruirà della competenza dell'ANAS e/o delle società concessionarie autostradali.

Nel PNRR si puntualizza, inoltre, che, con riferimento all'**impatto sui divari territoriali**, una rete stradale *smart* risulta, tra l'altro, imprescindibile per contribuire a colmare il divario tra il nord e il Mezzogiorno, garantire collegamenti rapidi ed

efficienti tra l'est e l'ovest della penisola e uniformare la qualità dei servizi di trasporto su tutto il territorio nazionale.