

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale (M2C2-I 3.3-14, 15) Modificata con Decisione 27/11/2025 e confluita in M2C2-17 (Investimento 3.4)	230 (Prestiti) (Nuovi progetti) Misura totalmente defanziata con DM MEF 19/5/2026 a seguito della Decisione del 27/11/2025	Ministero delle infrastrutture e trasporti in collaborazione con Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE)	Promuovere la creazione di stazioni di rifornimento a base di idrogeno: circa 40 stazioni dando priorità alle aree strategiche per i trasporti stradali pesanti come le zone vicine a terminal interni, le rotte più interessate al passaggio di mezzi per il trasporto delle merci a lungo raggio e i collegamenti ai sistemi di trasporto pubblico locale con mezzi alimentati a idrogeno. Il MIT ha istituito un apposito Gruppo di lavoro che coinvolge, anche rappresentanti dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) e del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa civile del Ministero dell'Interno, con l'obiettivo di elaborare delle Linee guida sulla disciplina tecnica per la sicurezza	Traguardo: T1 2023 (M2C2-14) 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. Obiettivo: T2 2026 (M2C2-15) SOPPRESSA con Decisione 27/11/2025 e confluita in M2C2-17 (v. sub) Sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno per veicoli leggeri e pesanti in linea con la direttiva 2014/94/UE.	La milestone è stata conseguita con l'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per lo sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno. Con la prima gara (graduatoria provvisoria in data 13.03.23), sono stati ammessi al finanziamento n.35 progetti. Con una seconda gara (graduatoria provvisoria del 25.10.23) sono stati ammessi n.13 progetti, risultando definitivamente ammessi al finanziamento n. 9 soggetti beneficiari. Pertanto, risultano complessivamente ammesse al finanziamento progetti per n. 48 stazioni. Sono in corso le attività di monitoraggio sull'attuazione degli investimenti Il <u>D.M. n.199 del 30.06.2022</u> reca i criteri per l'ubicazione delle stazioni di rifornimento lungo le autostrade e gli hub logistici. Con <u>DM 1 luglio 2022</u> (GU 25.10.2022) sono state definite le modalità attuative per la sperimentazione, individuando i criteri per la localizzazione delle stazioni preferibilmente lungo i corridoi delle reti trans-europee di trasporto (TEN-T) e i punti transfrontalieri (<i>cross-border</i>) nelle seguenti aree: -l'asse stradale del Brennero; -il corridoio est-ovest da Torino a Trieste; -l'ambito territoriale di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale e/o regionale con materiale rotabile alimentato a idrogeno; -l'ambito delle <i>hydrogen valleys</i> e le relative infrastrutture di trasporto. Dalla settima relazione al Parlamento (31 dicembre 2025) risulta che la misura Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale (M2C2 15) è stata soppressa in quanto confluita nella misura Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario (M2C2 17) con una dotazione finanziaria rivista (confluita nell'investimento 3.4).

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
			I beneficiari delle risorse sono le Regioni e le Province Autonome che svolgono il servizio ferroviario oggetto degli interventi innovativi.		misura è sottoposta a stretto monitoraggio e non dispone di <i>buffer</i> per il conseguimento del <i>target</i> .
Rafforzamento mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie) (M2C2-I 4.1-22, 23)	449,5 (Sovvenzioni) <i>Le risorse sono così ridotte con Decisione 27/11/2025</i> <i>Esse sono così ripartite -251,8 per le ciclovie turistiche.</i> <i>-197,7 per le piste ciclabili urbane e metropolitane).</i>	Ministero delle infrastrutture e trasporti	L'investimento è teso a realizzare complessivamente almeno 1261 km di piste ciclabili nelle aree metropolitane e di ciclovie turistiche (la descrizione della misura è stata così semplificata con la revisione del 27/11/2025) Il sub investimento 4.1.1 si riferisce alle ciclovie turistiche e il sub-investimento 4.1.2 alle piste ciclabili urbane e metropolitane. In precedenza la descrizione prevedeva che le piste ciclabili metropolitane dovessero essere sviluppate in almeno 40 aree metropolitane o città che ospitano università. Le piste ciclabili devono facilitare gli spostamenti quotidiani del primo e dell'ultimo miglio, collegando alcune zone delle aree metropolitane o le università con i vicini nodi ferroviari o linee della metropolitana. I dieci itinerari prioritari delle ciclabili turistiche sono: Ciclovía Vento; Ciclovía Sole; Ciclovía GRAB; Ciclovía dell'Acquedotto pugliese; Ciclovía Adriatica; Ciclovía	Obiettivo T4 2023 (M2C2-22) MODIFICATO Completamento di almeno 200 km di piste ciclabili nelle aree metropolitane (comuni con più di 50.000 abitanti), secondo le modalità indicate nella descrizione della misura, o in città che ospitano università. Obiettivo: T2 2026 (M3C2-23) MODIFICATO con Decisione 27/11/2025 Rilascio di certificati di completamento dei lavori per la costruzione di almeno 1261 km di piste ciclabili nelle aree metropolitane e di ciclovie turistiche <i>In precedenza si prevedeva il completamento di ulteriori 365 km di piste ciclabili nelle aree metropolitane o città che ospitano università e di almeno 746 km di ciclovie turistiche secondo le modalità indicate nella legge 28 dicembre 2015, n. 208</i>	Il MIT ha diviso i progetti in due insiemi: -il primo che include i progetti PNRR che devono rispettare la scadenza di giugno 2026 e che saranno finanziati con risorse NGEU (D.I. 221 del 30 agosto 2024); -il secondo che include i progetti che termineranno i lavori dopo il 2026 che continueranno ad essere finanziati con le risorse già previste a legislazione vigente (D.I. 222 del 30 agosto 2024). L'obiettivo M3C2-22 relativo alle ciclovie urbane risulta completato alla data del 28.12.2023 risultando ultimati lavori per circa 253,25 km di piste ciclabili urbane e metropolitane nelle città che ospitano le principali università, da collegare a nodi ferroviari o metropolitane. Il decreto MIT n. 509 del 15 dicembre 2021, ha definito le modalità di utilizzo di una quota delle risorse di 150 milioni di euro, di cui il 50% al Sud. La restante quota di risorse di 50 milioni di euro, è stata individuata tra progetti a legislazione vigente, di cui al DM del 12 agosto 2020, n. 344. Il <u>decreto MIT n. 120 del 05/05/2023</u> ha definito il quadro complessivo delle risorse. Il Decreto MIT n. 312 del 27.11.2023 ha rimodulato gli obiettivi chilometrici per i Soggetti attuatori (Allegato 1) che, a seguito di una ricognizione, hanno manifestato ritardi o criticità nell'attuazione degli interventi. (Fonte: Banca dati REGIS) M2C2-23 Dalla Relazione della Corte dei Conti (DOC XIII, n. 7) aggiornata a maggio 2026, risulta che in raggiungimento dell'obiettivo M2C2-23 è attualmente in corso e presenta, a parere

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
			Tirrenica; Ciclovia del Garda; Ciclovia della Sardegna; Ciclovia della Magna Grecia; Ciclovia Trieste-Lignano-Venezia.	<i>Nella precedente rimodulazione erano state ridotte sia le risorse assegnate sia il target chilometrico (746 km anziché 1.235), in quanto non più realizzabili nei tempi previsti dal Piano.</i>	dell'Amministrazione, basse difficoltà di completamento. A seguito della Decisione del 27 novembre 2025, con decreto MEF 19 maggio 2026 sono state rimodulate le dotazioni finanziarie, ridotte a 449,5 mln € . Il target chilometrico è passato da 746 km a 696 Km) mentre rimane invariato l'obiettivo per il sub-investimento relativo alle "ciclovie urbane" di 565 km (comprensivi dei 200 Km previsti con l'obiettivo M2C2 -22). Per le ciclovie turistiche , con <u>decreto interministeriale 12 gennaio 2022, n. 4</u> , erano state assegnate le risorse: 400 mln € alle Regioni e alla Provincia autonoma di Trento per gli anni dal 2021 al 2026 (comprensivi di 150 mln € di fondi statali "in essere") nonché 27,5 mln € alla Regione Marche, in qualità di capofila della Ciclovia Adriatica. Per quattro progetti gli appalti pubblici sono stati aggiudicati. Alle regioni del Mezzogiorno è destinato il 50% delle risorse.
Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus) (M2C2-I 4.2-24, 25, 25-bis , 25-ter, 26) MODIFICATO con Decisione 27/11/2025	3.600 3.321 (Prestiti) <i>di cui: -nuovi progetti: 1.921 -progetti in essere 1.400.</i> <i>Le risorse inizialmente previste erano relative a: -infrastrutture 3.400</i>	Ministero delle infrastrutture e trasporti	L'obiettivo della misura è aumentare l'uso del trasporto rapido di massa , realizzando nuove linee ed estendendo quelle esistenti . Con la rimodulazione del PNRR di dicembre 2023 e la successiva modifica del 27/11/25 sono previste tre categorie di intervento da finanziare: a) la costruzione di nuove linee e l'ampliamento delle linee esistenti ; b) l'ammodernamento delle infrastrutture, per esempio in termini di digitalizzazione. Gli interventi si riferiscono alle stazioni e ai binari (<i>upgrading</i>)	Traguardo: T4 2023 M2C2-24 Notifica dell' aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione per la realizzazione di progetti infrastrutturali di rete secondo le modalità indicate nella descrizione della misura (<i>il riferimento è ora ai soli interventi per infrastrutture di rete, di cui alla categoria a</i>).	Per il traguardo M2C2-24 , risultano concluse le procedure di aggiudicazione per 25 progetti. In base alla sesta Relazione al Parlamento si prevede la realizzazione, entro il 30 giugno 2026, di linee infrastrutturali per 245,9 km (97,7 km di linee tranviarie o metropolitane e 148,1 km relative a busvie o filovie). Con il DM n. 345 del 22.12.2023, il MIT ha rimodulato il DM 448/2021 che ha individuato gli interventi, le modalità di gestione delle risorse e assegnate alle regioni del Sud una quota di risorse superiore al 40%, per circa a 1.707 milioni di euro. Il DM n. 345 ha incluso 2 ulteriori interventi nelle città di Firenze e Padova ed ha esplicitato chiaramente le tre categorie prevalenti: a) Realizzazione di infrastrutture: costruzione di nuove linee o estensione di linee esistenti per i

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
	-materiale rotabile 200		delle metropolitane, dei sistemi di segnalamento della rete ferroviaria o tramviaria e dei depositi dei mezzi pubblici (nuovo Obiettivo 25-bis); c) l'acquisto di materiale rotabile a emissioni zero. Per queste ultime due categorie la <i>milestone</i> di aggiudicazione appalti è prevista con scadenza a T3/2024 (M2C2-25). Le misure sono state semplificate e modificate con la Decisione 27/11/2025 ed i target 25-bis e 25-ter sono confluiti nell'Obiettivo 26. E' stato inoltre specificato che l'investimento non prevede la costruzione o l'ammodernamento di strade al di là dell'ambito di intervento, a meno che queste non siano parte integrante delle infrastrutture che consentono l'impiego di materiale rotabile a emissioni zero.	Traguardo: T3 2024 M2C2-25 Aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per l'acquisto di almeno 85 unità di materiale rotabile a emissioni zero e per almeno 5 interventi di ammodernamento delle infrastrutture (upgrading) del trasporto rapido di massa. Obiettivo T2 2026 M2C2- 25-bis (SOPPRESSO) Completamento di almeno 5 interventi per l'ammodernamento delle infrastrutture del trasporto rapido di massa Obiettivo T2 2026 M2C2- 25-ter (SOPPRESSO) Acquisto di almeno 85 unità di materiale rotabile a emissioni zero per il trasporto rapido di massa nelle aree metropolitane. Obiettivo: T2 2026 M2C2-26	sistemi di TRM (26 progetti, di cui 9 a legislazione vigente, incorporata nella Milestone 24); b) <i>Upgrading</i> delle infrastrutture: interventi di miglioramento delle stazioni e dei binari, degli impianti di segnalamento e/o dei depositi/officine (7 nuovi progetti, incorporata nella milestone 25); c) Fornitura di materiale rotabile a emissioni zero per il TRM (6 nuovi progetti, incorporata nella milestone 25). Il <u>DM n. 334 del 23 dicembre 2024</u> ha ulteriormente rimodulato la misura M2C2 I4.2, tanto in relazione agli interventi inseriti tra i “nuovi progetti”, quanto a quelli “a legislazione vigente”. La misura contiene allo stato attuale 37 interventi, di cui 8 “a legislazione vigente” e 29 “nuovi progetti”, la condizionalità della “quota sud” rimane sostanzialmente invariata (33,61%). Per approfondimenti sui singoli progetti e sui relativi finanziamenti si veda il rapporto della Corte dei Conti «Sviluppo trasporto rapido di massa» (Delibera n. 35/2025 del 3-14 febbraio 2025) trasmesso al Parlamento il 19/2/2025 (DOC NN 02, n. 238). In base alla banca dati <i>Regis</i> e alla sesta Relazione al Parlamento, la milestone M2C2-25 è stata raggiunta al 31 dicembre 2024, con la notifica dell'aggiudicazione degli appalti per 7 interventi di upgrading e per la fornitura totale di 124 unità di materiale rotabile, di cui 68 bus, 50 tram e 6 metro. Nel dettaglio, in riferimento alla cat. b) sono stati aggiudicati tutti i 7 interventi di <i>upgrading</i> individuati da decreto, in linea con la descrizione del CID. Si segnala tuttavia che per l'intervento “Realizzazione impianto di segnalamento linea n.4 di Napoli” è avvenuta l'aggiudicazione secondo la struttura di Accordo quadro, riferito esclusivamente all'intero progetto, e si è in attesa nei primi mesi del 2025 della stipula del primo

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
				- Rilascio di certificati di completamento dei lavori per almeno 186 km di infrastrutture di trasporto pubblico in aree urbane funzionali (in precedenza 231 km); - Immatricolazione di almeno 311 unità di materiale rotabile a emissioni zero per il trasporto rapido di massa in aree urbane funzionali; - Rilascio di certificati di completamento per almeno 10 interventi di ammodernamento delle infrastrutture di trasporto rapido di massa, che possono includere la loro digitalizzazione. Gli interventi prevedono l'ammodernamento delle stazioni e dei binari delle metropolitane, dei sistemi di segnalamento della rete ferroviaria o tramviaria e dei depositi dei mezzi pubblici.	contratto applicativo. In merito alla cat. c), il decreto individua un totale di 6 interventi che appartengono unicamente alla seguente cat. “Forniture”, mentre per 4 interventi, pur se prevalentemente attinenti alla cat. sub a), il decreto assegna anche un obiettivo minimo di mezzi. In base alla VII Relazione al Parlamento, con la Decisione 27/11/2025 i target M2C2-25bis e M2C2-25ter sono confluiti nel target finale M2C2-26 e sono stati incrementati sia gli interventi di ammodernamento infrastrutturale, sia le unità di materiale rotabile. Inoltre, è stato ridimensionato il numero di chilometri di infrastrutture di trasporto pubblico da realizzare. Tali modifiche hanno comportato una rimodulazione del budget assegnato alla misura, ridotto da 3.600 mln € a 3.321 mln € con decreto MEF 19 maggio 2026. Dalla Relazione della Corte dei Conti (DOC XIII, n. 7) aggiornata a maggio 2026, risulta che l'obiettivo qualitativo risulta in corso, con un livello di criticità secondo l'Amministrazione di livello medio. In particolare, l'Amministrazione segnala elementi di attenzione legati alla complessità realizzativa di alcuni interventi inseriti nel tessuto urbano, evidenziando che la misura è sottoposta a stretto monitoraggio e che non sono presenti <i>buffer</i> per il conseguimento del <i>target</i>
Installazione di infrastrutture di ricarica elettrica (M2C2-I 4.3-27, 28, 29, 29bis , 30, 30bis , 30ter)	741,32 135,5 (Sovvenzioni) (Nuovi progetti) <i>Dotazione rimodulata con DM 19/5/2026)</i>	Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE)	L'investimento consiste nel finanziare l'installazione di punti	Traguardo T2 2023 (M2C2 27) Aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione di almeno	La milestone M2C2-27 è stata conseguita con il D.D. del 30 giugno 2023, n. 416 di approvazione della graduatoria di 27 progetti per la realizzazione di 4.718 infrastrutture di ricarica nei Centri Urbani . A marzo 2023 è stata stipulata, tra MASE e Gestore del Sistema Elettrico (GSE), la Convenzione per il supporto tecnico-operativo per l'attuazione della misura.

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
MODIFICATO con Decisione 27/11/2025 (per il rafforzamento della misura si veda anche la M7-I 18, 50)			pubblici di ricarica rapida sulle superstrade e nei centri urbani. <i>L'obiettivo si componeva inizialmente di tre linee d'intervento:</i> • linea A: installazione di stazioni di ricarica rapida per veicoli elettrici da almeno 175 kW: 7.500 punti pubblici di ricarica rapida in autostrada (75% del target PNIRE); • linea B: installazione di stazioni di ricarica rapida per veicoli elettrici in zone urbane da almeno 90 kW: 13.755 punti pubblici di ricarica rapida nei centri urbani (70% del target PNIRE); • linea C: installazione di stazioni di ricarica pilota con natura sperimentale e stoccaggio di energia: 100 stazioni di ricarica sperimentali. Nel PNRR rimodulato a dicembre 2023 la misura è stata modificata: i traguardi 29 e 29bis sono stati spostati da T2 2024 a T4 2025 ed è stato introdotto l'obiettivo 30ter al T4 2025. Si è inoltre chiarito che la misura A si riferisce alle autostrade e che le stazioni consistono in punti pubblici di ricarica. Ulteriori modifiche sono state apportate con la rimodulazione di giugno 2025, con la quale sono altresì stati soppressi gli Obiettivi 29-bis, 30-bis e 30-ter All'investimento si accompagnano le riforme dei prezzi della ricarica elettrica e delle relative concessioni elencate nella componente di	4.700 punti di ricarica in zone urbane (tutti i comuni). Traguardo: T4 2024 (M2C2 28) Modificato con la Decisione del 20.06.2025: Aggiudicazione degli appalti per la costruzione di 2.100 punti pubblici di ricarica rapida in strade extraurbane e almeno 9.900 in zone urbane (tutti i comuni). (in luogo dei precedenti 7.500 punti pubblici di ricarica rapida in autostrada e 9.055 in zone urbane). Obiettivo T4 2025 (M2C2 29bis) (SOPPRESSO con Decisione del 20.06.2025) Entrata in funzione di almeno 4.700 punti pubblici di ricarica rapida per veicoli elettrici in zone urbane (tutti i comuni) da almeno 90 kW. Obiettivo: T4 2025 (M2C2 30) TRASFORMATO nel nuovo Investimento 4.5 (v. sub "Programma di rinnovo del parco veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici") Entrata in funzione di almeno 7.500 punti pubblici di ricarica rapida per veicoli elettrici in autostrada da almeno 175 kW. Obiettivo: T4 2025 (M2C2 30bis) (SOPPRESSO con Decisione del 20.06.2025) Entrata in funzione di almeno 13.755 punti pubblici di ricarica rapida per	Per la milestone M2C2-28, dal <i>Regis</i> risulta che a seguito della prima revisione del 12 settembre 2023 erano stati adottati -il <u>decreto MASE 18 marzo 2024</u>, n. 110 che ha definito i criteri e le modalità per la concessione di benefici a fondo perduto per la realizzazione nei centri urbani di 13.755 stazioni di ricarica elettrica. -il <u>decreto MASE 18 marzo 2024</u>, n. 109 che ha definito i criteri e le modalità per la concessione dei benefici a fondo perduto per la realizzazione di 7.500 stazioni di ricarica superveloci in strade extraurbane. Con Decreti direttoriali del 28 giugno 2024, n. 105 e n. 106, sono stati successivamente approvati i nuovi Avvisi pubblici per la concessione e l'erogazione delle agevolazioni, che sono concesse in forma di contributo in conto capitale per un importo non superiore al 40% delle spese. Lo sportello per la presentazione delle proposte progettuali si è chiuso il 7 ottobre 2024 ed ha condotto alle seguenti graduatorie: 1) decreto direttoriale 6 dicembre 2024, n. 276, con cui sono stati complessivamente ammessi 36 progetti, per 3.422 punti di ricarica nei centri urbani; 2) decreto direttoriale 6 dicembre 2024, n. 275, con cui sono stati complessivamente ammessi 64 progetti, per 1.250 punti di ricarica sulle strade extraurbane; In considerazione della scarsa partecipazione e del fatto che per alcune zone del mezzogiorno gli avvisi erano di fatto andati deserti, sono stati pubblicati ulteriori Avvisi pubblici che hanno portato alle seguenti graduatorie: -con decreto direttoriale 13 dicembre 2024, n. 309, sono stati complessivamente ammessi 64 progetti, per 2.110 punti di ricarica nei centri urbani; -con decreto direttoriale 13 dicembre 2024, n. 310 sono stati complessivamente ammessi 106 progetti, per 910 punti di ricarica sulle strade

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
			rimodulazione del contesto imprenditoriale. La legge annuale sulla concorrenza 2021 (art. 12, legge n. 118 del 2022) prevede l'obbligo per i concessionari autostradali di selezionare l'operatore che richieda di installare colonnine di ricarica veloce mediante procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie.	veicoli elettrici in zone urbane da almeno 90 kW. Obiettivo T4 2025 (M2C2 30-ter) SOPPRESSO con Decisione del 20.06.2025) Entrata in funzione di almeno 100 stazioni di ricarica sperimentali con stoccaggio. Obiettivo T4 2025 (M2C2 29) MODIFICATO (Decisioni del 20.06.2025 e del 27.11.2025) Rilascio di certificati di installazione e accettazione delle stime dei costi di connessione da parte del promotore per almeno 10.368 punti pubblici di ricarica rapida per veicoli elettrici sulle superstrade o nei centri urbani. L'infrastruttura per la ricarica dei veicoli elettrici deve avere una potenza pari ad almeno 175 kW sulle superstrade e 90 kW nei centri urbani. <i>(prima della revisione della Decisione 27/11/2025 la misura prevedeva l'entrata in funzione di almeno 2.100 punti pubblici di ricarica rapida per veicoli elettrici da almeno 175 kW in autostrada e di almeno 9.900 punti pubblici di ricarica rapida per veicoli elettrici da almeno 90 kW in zone urbane)</i>	extraurbane. Successivamente, il decreto direttoriale 7 aprile 2025, n. 134, ha aggiornato la graduatoria di cui al decreto direttoriale n. 310/2024: risultando pertanto complessivamente ammessi 105 progetti, per 894 punti di ricarica sulle strade extraurbane. Allo stato la milestone M2C2-28, come rimodulata con la Decisione del 20 giugno 2025, risulta conseguita in quanto, aggiungendo i punti di ricarica aggiudicati con gli Avvisi 2023, risultano aggiudicati, nel complesso, contratti per la costruzione di: a) 9.966 punti pubblici di ricarica rapida 90kW in zone urbane (valore cumulato alla milestone M2C2-27); b) 2.144 punti pubblici di ricarica rapida 175kW in strade extraurbane. In attuazione dell'obiettivo M2C2-30 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale l'8 settembre 2025 il decreto <u>decreto 8 agosto 2025</u> del Ministero dell'Ambiente della sicurezza energetica (MASE), che definisce i criteri e le modalità per la concessione degli incentivi a fondo perduto per l'acquisto di veicoli elettrici nuovi previa rottamazione di veicoli termici. Con la Decisione 27 novembre 2025, l'obiettivo M2C2-29 è stato oggetto di modifiche nella descrizione dell'obiettivo, con riduzione complessiva dei punti di ricarica da 12.000 a 10.368 e rimodulazione della dotazione finanziaria, ridotta a 135,5 mln €.
Programma di rinnovo del parco veicoli privati	457,32 <i>Dotazione definita con DM 19/5/2026</i>	Ministero delle infrastrutture e trasporti	La misura consiste in un programma di rottamazione di autoveicoli nel quale un veicolo termico è ceduto e sostituito da	Obiettivo: T2 2026 (M2C2-30) Contratti per l'acquisto di almeno 30.830 (anziché 39.000 come	Dalla VII Relazione al Parlamento (dicembre 2025) risulta che con il Decreto Ministeriale MASE n. 236 dell'8 agosto 2025 , sono stati definiti criteri e modalità per la concessione

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
commerciali leggeri con veicoli elettrici (M2C2-I 4.5- 30) NUOVO (introdotto con Decisione 20.06-2025 e MODIFICATO con Decisione 27/11/2025) Per il completamento della misura si veda anche l'Investimento 18 nell'ambito della Missione 7			un veicolo a emissioni zero di recente acquisto. Il regime riguarda: • le persone fisiche residenti in aree urbane funzionali: per le persone fisiche sono ammissibili solo i veicoli della categoria M1; • le microimprese quali definite all'articolo 2, punto 9, del regolamento (UE) 2023/955 con sede legale in aree urbane funzionali: per le microimprese sono ammissibili solo i veicoli delle categorie N1 e N2. Per i veicoli privati (M1), l'incentivo ammonta a un massimo di 11.000 EUR per veicolo nuovo per le persone fisiche con un ISEE inferiore o pari a 30.000 EUR e a un massimo di 9.000 EUR per veicolo nuovo per le persone fisiche con un ISEE superiore a 30.000 EUR ma inferiore o pari a 40.000 EUR. Per i veicoli commerciali (N1 e N2), l'incentivo copre fino al 30 % del prezzo di acquisto, con un massimale di 20.000 EUR per veicolo nuovo. Il regime riguarda solo l'acquisto di veicoli a emissioni zero.	inizialmente previsto) veicoli a emissioni zero. Per ciascun veicolo deve essere fornito anche un certificato di rottamazione che attesti la demolizione del veicolo termico.	degli incentivi a fondo perduto. A metà settembre 2025 è stata resa disponibile ai concessionari la piattaforma dedicata, sviluppata ex novo, successivamente, in data 22 ottobre 2025; la stessa piattaforma è stata aperta ai cittadini per la presentazione delle richieste di erogazione dell'incentivo. L'adesione all'iniziativa è stata molto elevata e l'intero budget iniziale disponibile è stato integralmente assegnato. L'investimento continua in linea con le tempistiche; proseguono quindi le attività finalizzate al conseguimento dell'obiettivo finale M2C2-30 della Misura
Rinnovo flotte bus, treni verdi (M2C2-I 4.4.-32, 36)	3.801 3.649 Prestiti + 800 <i>finanziati dal Fondo Complementa</i>	Ministero delle infrastrutture e trasporti	Rinnovo flotte bus, treni verdi e del parco veicoli dei Vigili del fuoco. L'investimento complementare previsto dal PNC, ha l'obiettivo di effettuare, entro il 2026:	Vedi <i>sub</i>	Vedi <i>sub</i>

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
	<i>re relativi alle flotte e ai combustibili delle navi</i>		- il rinnovo e l'efficientamento della flotta navale (sub I, euro 500 mln) con unità altamente performanti, dotate di sistemi di propulsione di ultima generazione, soluzioni ibride e innovative e sistemi di controllo digitale; - il rinnovo della flotta destinata a servire lo stretto di Messina (sub II, euro 80 mln); - l'aumento (Sub III, 220 mln €) della disponibilità di combustibili marini alternativi (GNL).		

Tale misura è **suddivisa nei seguenti tre interventi:**

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
I 4.4.1 Potenziamento del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con autobus a zero emissioni (M2C2-32,34, 35, 35ter) MODIFICATO con Decisione 27/11/2025	2.415 <i>di cui:</i> <i>nuovi progetti 1.915;</i> <i>-progetti in essere 500</i> <i>Gli investimenti sono destinati a:</i> <i>- 1.650 materiale rotabile</i> <i>-765 infrastrutture</i>	Ministero delle infrastrutture e trasporti	La finalità dell'investimento è ridurre le emissioni di gas serra e modernizzare la flotta di autobus pubblici. L'obiettivo è di assicurare il rinnovo della flotta autobus con l'acquisto entro il 2026 di almeno 3.000 autobus a zero emissioni e l'installazione di almeno 1.000 punti di ricarica per tali autobus . Gli autobus devono essere dotati di tecnologie digitali. Possono ricevere il sostegno gli autobus a pianale ribassato (vale a dire appartenenti alle categorie di veicoli M2 e M3 di cui alle norme UNECE) ad	Traguardo: T4 2023 M2C2-32 MODIFICATO Notifica dell'aggiudicazione degli appalti pubblici per l'acquisto di almeno 3.000 autobus a pianale ribassato a zero emissioni Obiettivo: T4 2024 M2C2-34 MODIFICATO con Decisione 20.06.2025 Immatricolazione di almeno 800 autobus a pianale ribassato a zero emissioni acquistati nell'ambito del	La milestone M2C2-32 è stata conseguita con l'aggiudicazione delle gare aventi ad oggetto circa 3.102 autobus a zero emissioni e pianale ribassato. (<i>Fonte: Banca dati Regis-RGS</i>). Il riparto delle risorse è stato definito con <u>D.M. n. 530 del 23.12.2021</u> che ha disposto il finanziamento degli interventi per 1.915 milioni di euro per nuovi progetti, per gli esercizi dal 2022 al 2026: 1.645 mln € per i Comuni capoluogo di Città Metropolitana; 50 mln € per i Comuni capoluogo di Regione e Province Autonome; 220 mln € per i Comuni ad alto inquinamento di Pm10 e biossido di azoto). In sua attuazione, il <u>DM n. 134 del 2022</u> ha disposto il finanziamento degli interventi, indicando i comuni beneficiari. La Milestone M2C2-34 , al 23.12.2024 , risulta conseguita con l'acquisto di 825 autobus a pianale ribassato a zero emissioni . Con la

		alimentazione elettrica o a idrogeno con pile a combustibile. Con la revisione del PNRR di dicembre 2023 è stato inserito il nuovo target per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica (M2C2-35ter), poi ridenominato con la Decisione del 27.11.2025 in numero di punti di ricarica (anziché stazioni di ricarica) per autobus a zero o basse emissioni”: relativo all’installazione di almeno 1.000 stazioni di ricarica; ciò ha permesso di riferire la milestone M2C2-32, scaduta al T4/2023, solo alle forniture di bus. Con la rimodulazione del 20 giugno 2025 gli obiettivi n. 34 e n. 35 sono stati riferiti alla immatricolazione degli autobus	traguardo M2C2-32 per il potenziamento del parco veicoli. Obiettivo: T2 2026 M2C2-35 (MODIFICATO con le Decisioni 20.06.2025 e 27.11.2025) Immatricolazione di almeno 3.000 autobus a zero emissioni. Possono ricevere il sostegno gli autobus appartenenti alle categorie di veicoli M2 ed M3 di cui alle norme UNECE ad alimentazione elettrica o a celle a combustibile a idrogeno. Obiettivo: T2 2026 M2C2-35 ter (MODIFICATO con la Decisione 29.11.2025) Certificati di installazione e contratti di connessione o contratti per la fornitura di energia elettrica addizionale per almeno 1.000 punti di ricarica <i>Con la revisione del 27 novembre 2025 è stata modificata la denominazione della Misura e sono</i>	revisione del 20.06.2025 la descrizione dell'obiettivo afferisce alla immatricolazione dei primi 800 autobus. Le macrocategorie sono le seguenti: a) 662 bus (relativi a 38 Comuni) che presentano un Documento Unico di Circolazione (DU) già emesso; b) 50 bus (relativi a 5 Comuni) acquistati e consegnati per i quali i Comuni hanno attualmente avviato la pratica di immatricolazione e sono in possesso del DU provvisorio, in attesa che venga emesso quello definitivo; c) 113 bus (relativi a 2 Comuni) acquistati e consegnati per i quali i Comuni sono in possesso di un documento di attestazione dell’acquisto, quale verbale di consegna, verbale di collaudo di accettazione, nulla osta all’immatricolazione o ricevuta di immatricolazione.. <i>(Fonte: Banca dati Regis).</i> In base alla sesta Relazione al Parlamento (marzo 2025) la ripartizione geografica degli autobus è la seguente: - nord-ovest: 344 bus totali, tutti elettrici; - nord-est: 179 bus totali, di cui 14 a idrogeno e 165 elettrici; - centro: 143 bus totali, tutti elettrici; - sud: 159 bus totali, tutti elettrici M2C2-35 e 35 ter In base alla Relazione della Corte dei Conti (DOC XIII, n. 7) aggiornata a maggio 2026, il raggiungimento del target M2C2 35 risulta in corso, secondo le indicazioni del Ministero e secondo i dati di monitoraggio in ReGiS, con un grado di completamento del 34 per cento (1.005 autobus immatricolati), riportando comunque un grado di difficoltà basso. Per il target M2C2 35ter la Direzione Generale competente ha svolto interlocuzioni con i soggetti attuatori dai quali risulta che sono già stati realizzati 180 punti di
--	--	--	--	--

				stati riformulati i target 35 e 35-ter facendo riferimento ai punti di ricarica anziché alle stazioni.	ricarica (18 per cento del valore obiettivo). Non si ravvisano in ogni caso particolari criticità.
I 4.4.2 Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni servizio universale (M2C2-33, 34bis, 35bis) MODIFICATO con Decisione 27/11/2025	962 810 di cui: nuovi progetti 710; -progetti in essere 100 Dotazione rimodulata con DM 19/5/2026	Ministero delle infrastrutture e trasporti	L'obiettivo dell'investimento è ridurre le emissioni di gas serra del trasporto ferroviario e modernizzare il parco ferroviario. Tale investimento consiste nell'immatricolazione di almeno 97 treni passeggeri a emissioni zero. L'investimento è suddiviso in due sub-investimenti: - 4.4.2a Rinnovo treni del trasporto pubblico locale (treni regionali); - 4.4.2b Rinnovo intercity al Sud (servizio universale). Con le revisioni del 2025 è stato previsto uno scale up a valere in parte sulla misura in oggetto (pari a € 162 milioni) e in parte sul nuovo capitolo REPowerEU (€ 1.003 milioni). La componente inserita nella presente misura PNRR ha l'obiettivo di acquistare almeno 13 treni bimodali per il servizio universale/intercity, mentre quella relativa al REPowerEU (M7 - Investimento 11) consentirà l'acquisto di ulteriori treni elettrici o ad idrogeno, in particolare, almeno ulteriori 57 treni, di cui almeno 12 ad idrogeno per il servizio TPL a cui si aggiungono ulteriori 12 treni elettrici e 30 carrozze per il servizio intercity.	Traguardo T2 2023 M2C2-33 Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per l'acquisto di treni a zero emissioni Obiettivo: T4 2024 M2C2-34bis MODIFICATO (Decisione 20 giugno 2025 e 27.11.2025))	La milestone M2C2-33 è stata conseguita attraverso l'aggiudicazione di appalti per forniture di: • 89 treni per il trasporto pubblico regionale contenenti 393 unità di materiale rotabile, di cui almeno 89 sono carrozze locomotrici e 304 carrozze passeggeri; • 7 treni ibridi per il servizio intercity contenenti 28 unità di materiale rotabile; • 70 carrozze per il servizio intercity al Sud. Le regioni del Mezzogiorno sono destinatarie del 50 per cento delle risorse complessive. In dettaglio, per il sub-investimento a), relativo ai treni regionali, con il <u>D.M. n. 319/2021</u> sono state assegnate le risorse pari a 500 mln EUR a 19 Regioni, alla Provincia Autonoma di Trento e alla Provincia Autonoma di Bolzano per l'acquisto di treni ad emissioni zero. Per il sub investimento b), relativo agli Intercity, con il <u>D.M. n.475/2021</u> sono stati assegnati 200 mln € a Trenitalia S.p.A. per l'acquisto di n.7 treni bimodali da destinare ai collegamenti intercity nella tratta Reggio. Lo stesso decreto assegna 140 mln EUR per l'acquisto di 70 carrozze da destinare ai servizi intercity Notte da/per la Sicilia, che dovranno essere immesse in servizio entro il 30 giugno 2026. Con <u>decreto MIT 23 maggio 2024</u> sono state assegnati alle regioni e province autonome ed alla società subalpina di imprese ferroviarie -SSIF, concessionaria della linea ferroviaria Domodossola - confine svizzero, complessivi 700 milioni di euro per gli anni dal 2024 al 2026. L'obiettivo M2C2-34-bis risulta conseguito con la consegna di 30 treni elettrici per il trasporto regionale così ripartiti: nord-ovest: 11; nord-est: 3; centro: 8; sud: 8.

				Consegna di almeno 25 treni a zero emissioni Obiettivo: T2 2026 M2C2-35bis MODIFICATO <i>(Decisioni 20 giugno 2025 e 27 novembre 2025)</i> Immatricolazione di almeno 97 treni a emissioni zero. Sono ammessi treni elettrici, a celle a combustibile a idrogeno e fino a 20 treni bimodali.	Ai fini della rendicontazione del target M2C2-34bis, sono stati acquisiti i verbali di consegna per tutti i 30 treni elettrici per il trasporto pubblico di competenza di 6 Regioni (Calabria, Emilia-Romagna, Lombardia, Marche, Toscana, Puglia). <i>(Fonte: Banca dati Regis)</i> Per la M2C2 35-bis, con la revisione del 27 novembre 2025 è stato rimodulato l'obiettivo quantitativo complessivo in 97 treni a zero emissioni e ridotta la dotazione finanziaria complessiva della Misura (da 962 mln €) a 810 mln € (Decreto MEF 19/5/2026). E' stato eliminato il requisito che per il servizio universale/interurbano, il materiale rotabile acquistato con le risorse DRR deve essere di proprietà dello Stato e che alla scadenza del contratto di servizio degli attuali fornitori, il materiale rotabile deve essere messo a disposizione del nuovo soggetto aggiudicatario del contratto di servizio nel pieno rispetto del regolamento (UE) n. 1370/2007. Dai dati presenti in ReGiS a maggio 2026 risulta completato il 57 per cento del valore obiettivo (corrispondente a 55 treni) e secondo il MIT non presenta particolari criticità
I 4.4.3 Rinnovo del parco veicoli dei Vigili del Fuoco (M2C2--31, 36)	424 <i>(nuovi progetti)</i> di cui: -122,5 veicoli -17,5 ricarica	Ministero dell'Interno	La finalità dell'investimento è ridurre le emissioni di gas a effetto serra e modernizzare il parco veicoli dei Vigili del Fuoco. L'investimento consiste nell'acquisto di almeno 3800 veicoli per il corpo dei Vigili del Fuoco. I veicoli devono essere a emissioni zero o alimentati esclusivamente a biocarburante o biometano. In particolare, l'investimento consiste nell'acquisto di 300 veicoli pesanti a basse emissioni,	Traguardo: T2 2024 (M2C2-31) Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per l'acquisto di veicoli dei Vigili del Fuoco. Obiettivo: T4 2025 (M2C2-36) <i>Obiettivo anticipato con CID del 25/11/2025</i>	Dalla Relazione sull'attuazione del PNRR al 31 dicembre 2025 risulta che il Target M2C2-36 è stato così anticipato rispetto alla precedente scadenza che era fissata al 30/6/26 in considerazione dello stato di attuazione dell'intervento. La revisione di novembre 2025 ha anche definito le modalità di certificazione della conformità alla direttiva 2018/2001 dei biocarburanti utilizzati nei veicoli a basse emissioni, sia per il biometano che per il biodiesel HVO (Olio Vegetale Idrotrattato). Il target dell'intervento è stato raggiunto entro i nuovi termini della revisione, fissati al 31/12/2025 in quanto sono stati aggiudicati appalti per la

			destinati al soccorso, e 3.500 veicoli leggeri a emissioni zero, nonché nella realizzazione di 875 punti di ricarica installati nelle sedi operative dei Vigili del Fuoco e di almeno 3.000 stazioni di ricarica elettrica mobili.	Immatricolazione di almeno 3.800 veicoli puliti per il rinnovo del parco veicoli dei Vigili del Fuoco. Almeno 3.500 veicoli devono essere elettrici al 100% mentre i restanti devono funzionare a biocarburante o biometano. I produttori di biocarburanti devono fornire certificati (prova di sostenibilità), rilasciati da valutatori indipendenti, che fanno parte di sistemi volontari riconosciuti dalla Commissione o di sistemi nazionali, in linea con l'articolo 30, paragrafo 1, 4 o 6, della direttiva (UE) 2018/2001. Il contratto firmato con il fornitore di biometano deve inoltre specificare che l'operatore acquista certificati di garanzia di origine per l'uso previsto di combustibile. I veicoli alimentati a biocarburante devono essere omologati B100.	fornitura di 4.093 veicoli, superando il target fissato in almeno 3.800 veicoli, di cui: • 200 mezzi pesanti di soccorso alimentati a biometano; • 100 mezzi pesanti di soccorso alimentati a biometano da destinare ai centri urbani; • 120 mezzi pesanti di soccorso alimentati a biocarburante (biodiesel) da destinare ai centri urbani; • 3 mezzi pesanti sperimentali a trazione elettrica; • 3.670 veicoli elettrici destinati ai compiti d'istituto. Al 17/12/2025 risultano immatricolati complessivamente 3.902 veicoli, di cui 3.554 a trazione 100% elettrica e 348 mezzi pesanti alimentati a biometano/biodiesel HVO. In riferimento ai punti di ricarica, è stata anche aggiudicata la fornitura e posa in opera di 876 punti di ricarica fissi presso le sedi dei Vigili del Fuoco e sono in corso i lavori di installazione e messa in esercizio. Al 30 novembre 2025 i mezzi immatricolati ed entrati in esercizio progressivamente da giugno 2023 hanno percorso oltre 11 milioni di chilometri, con un risparmio dei costi di carburante di circa 230 mila euro e una riduzione di oltre 2.700 tonnellate di CO2 emesse in atmosfera. E' stato stipulato il 13/06/24, il contratto per la fornitura e posa in opera di 756 punti di ricarica fissi presso le sedi dei Vigili del Fuoco in 4 lotti.
--	--	--	---	--	---

Investimenti presenti in altre Missioni: (Missione 7 *RepowerEU* e Missione 1)

- **Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni** (M7-I 11 31);
- **Sovvenzionamento dello sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca e sviluppo nel campo degli autobus elettrici** (M7-I 12, 32, 33, 34);
- **Programma di rinnovamento della flotta di veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici** (M7- I 18 50);
- **-Mobility as a service (MaaS)**-(M1C1-I 1.4.6-13, 23)

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale (M7-I 11 -31) MODIFICATO con Decisione 27/11/2025	1.003 923 <i>(nuovi progetti)</i> <i>Dotazione rimodulata con DM 19/5/2026</i>	Ministero delle infrastrutture e trasporti	La finalità dell'investimento è ridurre le emissioni di gas a effetto serra del trasporto ferroviario e modernizzare il parco materiale rotabile. Questo investimento consiste nell'immatricolazione di almeno 75 treni passeggeri a emissioni zero .	Obiettivo T2 2026 (M7-31) MODIFICATO (<i>Decisioni 20 giugno 2025 e 27 novembre 2025</i>) Immatricolazione di almeno 75 treni a zero emissioni (elettrici o a celle a combustibile a idrogeno) , oltre al materiale rotabile di cui all'investimento 4.4.2 della missione 2, componente 2 (<i>Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale</i>)	Nella Relazione della Corte dei Conti (DOC XIII, n. 7) aggiornata a maggio 2026 , si riporta che allo stato attuale il <i>target</i> risulta in fase di avanzamento con l'immatricolazione di 15 treni pari al 20 per cento del valore obiettivo e in sede istruttoria l'Amministrazione ha rilevato un basso livello di criticità. Nella sesta Relazione sullo stato di attuazione del PNRR (Doc. XIII, n. 4) si dava conto dell'emanazione dei decreti per l'assegnazione delle risorse finanziarie per i nuovi progetti. Con <u>Decreto ministeriale n. 147 del 23/05/2024</u> sono stati assegnati alle Regioni e Province Autonome ed alla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie – SSIF, concessionaria della linea ferroviaria Domodossola – confine svizzero complessivi 700 milioni di euro per gli anni dal 2024 al 2026 per l'acquisto di treni ad alimentazione elettrica o ad idrogeno per il potenziamento delle flotte del materiale rotabile ferroviario utilizzato per servizi di trasporto regionale di interesse delle Regioni e Province Autonome e per il materiale rotabile destinato alla linea ferroviaria Domodossola - confine svizzero. Con il DM n. 176 del 28 giugno 2024 modificato dal DM n. 265 del 06 novembre 2024 sono state assegnate le risorse per la componente servizio <i>intercity</i> .

					Con la revisione del 27/11/2025 sono state apportate modifiche sostanziali sia alla descrizione della misura (semplificata), sia al <i>target</i> M7-31, prevedendo l'immatricolazione di almeno 75 treni a zero emissioni (elettrici o a celle a combustibile a idrogeno), eliminando la previsione delle 30 carrozze intercitty e innalzando contestualmente il numero minimo di treni a zero emissioni da immatricolare da 69 a 75. In sede di revisione è stato registrato che il costo per il conseguimento dell'obiettivo sarà inferiore (923 mln € anziché 1003 mln €) a quanto previsto inizialmente, la cui eccedenza è confluita nel nuovo strumento finanziario: <i>Investimento 18 Potenziamento: programma di rinnovo del parco veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici</i> di titolarità del MASE.
Strumento finanziario per lo sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca e sviluppo nel campo degli autobus elettrici (M7-I 12- 32, 33, 34). La misura (in precedenza M2C2- I 5.3-41) è stata modificata e trasferita in M7 (nuovo capitolo RepowerEU introdotto a dicembre 2023 e rimodulata a maggio 2024) e	100 (Sovvenzioni) di cui: -nuovi progetti 50; -progetti in essere 50 Misura totalmente defanziata con DM 19/5/2026 a seguito della Decisione 27/11/2025	Ministero delle infrastrutture e trasporti in collaborazione con MIMIT e sinergia con Ministero dell'ambiente (MASE) Soggetto attuatore: Invitalia	Scopo dell'intervento è quello di favorire la trasformazione tecnologica della filiera legata alla produzione di autobus in Italia riducendo l'impatto ambientale del trasporto pubblico. La misura intende sostenere circa 45 progetti capaci di promuovere la trasformazione verde e digitale dell'industria degli autobus al fine di produrre veicoli elettrici e connessi. Ci si attende inoltre che sosterrà gli investimenti a favore del rinnovo del parco autobus elettrici (ad esclusione degli autobus ibridi). La misura, con la rimodulazione di maggio 2024, si riferisce esclusivamente agli autobus elettrici.	Traguardo: T4 2021 (M2C2-41) Entrata in vigore di un decreto ministeriale che precisi l'ammontare delle risorse disponibili per conseguire l'obiettivo dell'intervento (filiera degli autobus). Traguardo: T1 2024 (M7 32) Entrata in vigore dell'accordo attuativo con Invitalia S.p.A. che includerà i seguenti contenuti: 1. Descrizione del processo decisionale del regime; 2. Requisiti fondamentali della politica di sovvenzione associata; 3. Importo coperto dall'accordo attuativo, struttura tariffaria per il soggetto attuatore e obbligo di utilizzare gli eventuali proventi non	La milestone M2C2-41 è stata conseguita con l'emanazione del <u>D.M. n. 478 del 29.11.2021</u> che individua le risorse e identifica gli strumenti attuativi (Contratti di Sviluppo) . La rimodulazione del Piano ha portato allo stralcio della misura dalla Missione 2, allo spostamento della stessa nella Missione 7 e alla riduzione della dotazione finanziaria di 200 milioni di euro a valere del capitolo REPowerEU. M7 32: Milestone conseguita con la stipula da parte del MIMIT, il 28.03.2024, di un accordo attuativo con Invitalia S.p.A., che prevede che siano ammissibili i programmi di investimento, realizzati da imprese di qualsiasi dimensione, finalizzati alla trasformazione verde e digitale dell'industria degli autobus attraverso la produzione di veicoli elettrici e connessi, ad esclusione di quelli a trazione ibrida. I programmi devono essere rivolti, in particolare: a) all'ottimizzazione e produzione di sistemi di trazione elettrica;

quindi definanziata con la <i>Decisione del 27 novembre 2025</i> MODIFICATA			Il regime opera erogando sovvenzioni direttamente al settore privato. Ai fini dell'attuazione della misura si fa ricorso allo strumento agevolativo dei Contratti di sviluppo.	utilizzati del regime, anche dopo il 2026, per le stesse finalità politiche; 4. Requisiti e obblighi in materia di monitoraggio, audit e controllo; 5. Requisiti relativi agli investimenti a favore del clima effettuati dal soggetto attuatore. Traguardo T2 2025 (M7-34) SOPPRESSO con Decisione 27 novembre 2025 <i>(Si prevedeva che Italia trasferisse 100 mln di euro a Invitalia S.p.A. per lo strumento).</i> Obiettivo T1 2026 (M7-33) SOPPRESSO con Decisione 27 novembre 2025 <i>(Si prevedeva la sottoscrizione da parte di Invitalia S.p.A. di convenzioni giuridicamente vincolanti con i beneficiari finali).</i>	b) alla produzione di nuove architetture di autobus, nell'ottica della migrazione verso sistemi di alimentazione elettrici, dell'alleggerimento dei veicoli, della digitalizzazione dei veicoli e dei loro componenti; c) alla produzione di componentistica per autoveicoli per il trasporto pubblico e di nuove tecnologie IoT applicate al trasporto pubblico; d) alla produzione di sensori e sistemi digitali, anche integrati nei singoli componenti del veicolo, per il monitoraggio continuo e la manutenzione predittiva, la guida assistita, la gestione delle flotte, la sicurezza, il dialogo bus-terra; e) alla standardizzazione ed all'industrializzazione di sistemi di rifornimento e di ricarica, nonché allo sviluppo di tecnologie finalizzate alla produzione di sistemi per la “smart charging” di autobus elettrici. M7-34: Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 26 luglio 2024 n. 200 sono state assegnate le risorse PNRR (€ 100.000.000) alla DG per il trasporto pubblico locale. Con decreto Direttoriale del 5.11.2024 sono state definite, sulla base delle revisioni del CID, le modalità di attuazione della Misura. Il 13 giugno 2025 è stato stipulato l'Accordo Attuativo che prevede che le risorse, pari a 100.000. 000 EUR, siano trasferite a Invitalia S.p.A., successivamente alla sottoscrizione dell'accordo e in ogni caso entro il 30 giugno 2026. La misura è stata soppressa con la Decisione del 27 novembre 2025.
Misura rafforzata: Programma di rinnovamento della flotta di veicoli privati e commerciali	240 <i>Dotazione definita con DM 19/5/2026)</i>	Ministero delle infrastrutture e trasporti	L'Investimento, introdotto a novembre 2025, mira a ridurre i gas serra e l'inquinamento atmosferico causati dal trasporto su strada nelle aree urbane. Consiste nel completamento finanziario	Obiettivo T2 2026 (M7-50) Contratti per l'acquisto di almeno 46.500 veicoli a emissioni zero. Per ciascun veicolo deve essere fornito anche un certificato di	La VII Relazione al Parlamento evidenzia che l'Investimento M7_I18 non si configura come una misura autonoma, ma è pienamente ricompreso in quella originaria, di cui rappresenta parte integrante: per il relativo stato di avanzamento si rinvia pertanto a quanto dettagliato per l'Investimento M2C2_I4.5.

leggeri con veicoli elettrici (M7- I 18 50) NUOVO Introdotta con Decisione 27 novembre 2025			dell'Investimento M2C2 - 4.5 “Programma di rinnovamento della flotta di veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici” per il quale sono confermati termini e modalità di attuazione.	rottamazione che attesti la demolizione del veicolo termico. Il regime riguarda: • le persone fisiche residenti in aree urbane funzionali: per le persone fisiche sono ammissibili solo i veicoli della categoria M1; • le microimprese quali definite all'articolo 2, punto 9), del regolamento (UE) 2023/955 con sede legale in aree urbane funzionali. per le microimprese sono ammissibili solo i veicoli delle categorie N1 e N2. Per i veicoli privati (M1), l'incentivo ammonta a un massimo di 11000 EUR per veicolo nuovo per le persone fisiche con un Indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore o pari a 30000 EUR e a un massimo di 9000 EUR per veicolo nuovo per le persone fisiche con un ISEE superiore a 30000 EUR ma inferiore o pari a 40000 EUR. Per i veicoli commerciali (N1 e N2), l'incentivo copre fino al 30% del prezzo di acquisto, con un massimale di 20000EUR per veicolo nuovo. Il regime riguarda solo l'acquisto di veicoli a emissioni zero.	
--	--	--	---	---	--

INVESTIMENTO	RISORSE	AMMINISTRAZIONE TITOLARE	INTERVENTO	TRAGUARDO/OBIETTIVO	ATTUAZIONE
<i>Mobility as a service (MaaS)</i> Mobilità come servizio per l'Italia (M1C1-I 1.4.6-13, 23)	40 (Sovvenzioni) (nuovi progetti) + Fondi PNC: 16,9 mln €	PCM – Dipartimento per la trasformazione digitale	Sperimentazione di soluzioni digitali di mobilità integrata (Mobility as a Service), dalla pianificazione del viaggio alla effettuazione dei pagamenti attraverso la combinazione di più modalità di trasporto (ad esempio autobus, metropolitana, car-sharing, e-bike). Il servizio MaaS, attraverso un'unica piattaforma tecnologica deve suggerire ai cittadini-utenti la migliore soluzione di viaggio sulla base delle loro esigenze, avvalendosi dell'integrazione tra le differenti opzioni di mobilità disponibili (trasporto pubblico locale, sharing, taxi, noleggio auto) per ottimizzare l'esperienza di viaggio sia in termini di pianificazione (navigatore intermodale e informazioni in tempo reale su orari e distanze). Si tratta di servizi sperimentali, all'interno della strategia più ampia "Italia digitale 2026", che trovano fondamento in alcune norme europee, in materia di condivisione dei dati, sia statici (percorsi, orari e tariffe), sia dinamici, nell'ambito della <i>Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente</i> concernenti l'offerta di servizi di	Traguardo T4 2023 (M1C1-13) Relazione del MIT in collaborazione con le università, che descriva l'attuazione e valuti i risultati di tre progetti pilota per la sperimentazione di soluzioni <i>Maas</i> nelle città metropolitane tecnologicamente avanzate (Implementazione di tre progetti pilota, utilizzati ognuno da almeno 1.000 utenti durante il periodo)	M1C1-13 Il 29/07/2022 è stato firmato l'Accordo con il MIT per la realizzazione del DS&SRF (<i>Data sharing and service repository facility</i>, poi ridenominato DSRM), cioè la piattaforma tecnologica nazionale per l'erogazione dei servizi <i>MaaS</i>, elemento abilitante per la sperimentazione delle tre città pilota; la piattaforma è operativa da giugno 2023. A luglio 2023 sono state avviate le sperimentazioni ai fini del raggiungimento della milestone che si sono concluse a dicembre 2023. Nella quarta Relazione sullo stato di attuazione del PNRR (Doc. XIII, n. 2) e dalla risposta del Ministero del 5 marzo 2024 all'interrogazione in IX Commissione (n. <u>5-02104</u>), risulta che, per la prima fase della sperimentazione sono stati attuati (dal 1° luglio al 31 dicembre 2023) tre progetti pilota volti a testare soluzioni di <i>Maas</i> nelle città metropolitane di Milano, Roma e Napoli, risultate capofila per la sperimentazione del servizio. La relazione sui risultati di tale sperimentazione è stata predisposta dal Tavolo scientifico, presieduto dall'Università degli Studi di Napoli Federico II in forza di un accordo di collaborazione siglato con il MIT. La sperimentazione prosegue nel 2024 (con fondi aggiuntivi PNC per 16,9 mln €), nelle città metropolitane di Bari, Firenze e Torino. Sono inoltre previsti due <i>Living lab</i> nelle città di Torino (Fondi PNC) e Milano sul tema della <i>Cooperative, Connected and Automated Mobility</i>. La Banca dati <i>Regis</i> riporta che le soluzioni Maas state utilizzate da più di mille utenti (Milano ha registrato 1.219 utenti, Napoli ha registrato 1.410 utenti e Roma ha registrato 1.072 utenti) secondo i criteri previsti dalla Misura e che pertanto il target è stato raggiunto e la Relazione sulla sperimentazione dei servizi è stata redatta. La seconda fase prevede lo sviluppo di progetti in sette territori follower.

			trasporto: il regolamento delegato UE 2017/1926, che integra la direttiva 2010/40/UE, modificata dalla direttiva 2023/2661/UE e il regolamento delegato UE 2024/490. La misura si articola in tre linee di azione. In primo luogo si prevede la creazione di una piattaforma aperta per i dati di mobilità, secondo le prescrizioni europee e pertanto la realizzazione di un'infrastruttura tecnologica che favorisca l'interazione tra gli operatori del settore e faciliti l'accesso ai dati di trasporto e mobilità. In secondo luogo, si prevede la sperimentazione del MaaS in alcune città pilota e in alcuni "territori" più vasti, rendendo possibile valutarne l'impatto ambientale e socioeconomico. In terzo luogo, si mira a potenziare la dimensione digitale dei servizi di trasporto (pagamenti, prenotazioni, etc.).	Traguardo: T2 2025 (M1C1-23) <i>Il termine è stato così differito (da T1 2025) con la Decisione del 20 giugno 2025</i> <i>La descrizione del traguardo è stata così sostituita dalla Decisione 27 novembre 2025</i> Sette progetti pilota, di cui almeno tre al Sud (specifica introdotta con la decisione del 27.11.2025), sperimenteranno soluzioni di mobilità come servizio (<i>Mobility as a Service – MaaS</i>). La mobilità come servizio offre agli utenti, attraverso un'unica piattaforma tecnologica, le migliori opzioni di viaggio sulla base delle loro esigenze, integrando diverse opzioni di mobilità (ad esempio trasporti pubblici, servizi di condivisione, taxi, noleggio auto) e ottimizzando la pianificazione dei viaggi e l'esperienza complessiva degli utenti.	M1C1-23 Per la seconda fase della misura, il 14 aprile 2023 è stato pubblicato l'Avviso <i>MaaS</i> per 7 Territori follower, per un importo di 16,1 milioni di euro, di cui il 40% nel Mezzogiorno e il 28 settembre 2023 è stata approvata la graduatoria definitiva che ha ammesso a finanziamento 7 progetti nei seguenti Territori: 1- P.A. Bolzano - Convenzione stipulata il 12 gennaio 2024, approvata con decreto del 12 gennaio 2024 2- Regione Veneto - Convenzione stipulata il 16 gennaio 2024, approvata con decreto del 17 gennaio 2024 3- Regione Piemonte - Convenzione stipulata il 25 gennaio 2024, approvata con decreto del 29 gennaio 2024 4- Regione Puglia - Convenzione stipulata il 29 gennaio 2024, approvata con decreto del 30 gennaio 2024 5- Regione Campania - Convenzione stipulata il 19 febbraio 2024, approvata con decreto del 22 febbraio 2024 6- Regione Abruzzo - Convenzione stipulata il 20 febbraio 2024, approvata con decreto del 22 febbraio 2024 7- Regione Emilia-Romagna - Convenzione stipulata il 28 febbraio 2024, approvata con decreto del 4 marzo 2024. I territori hanno avviato le sperimentazioni entro il mese di ottobre 2024. Il 06/11/24 il Comitato ha chiesto ai territori di predisporre a proseguire nelle attività di sperimentazione oltre il 31/03/25 con la finalità di aggiungere elementi alla sperimentazione. Il traguardo risulta raggiunto in quanto i sette territori hanno concluso al 31/03/25 le seguenti attività: - progettazione di azioni di comunicazione mirate alla promozione della sperimentazione nei confronti dei cittadini; - interazioni con il Tavolo scientifico con particolare riferimento all'avvio delle indagini "ex-ante" e alle successive indagini "in itinere" ed "ex post" sul panel degli utenti partecipanti alla sperimentazione; - sottoscrizione di accordi con i <i>MaaS Operator</i> e relativi accreditamenti sul DSRM (la piattaforma tecnologica "unica" abilitante <i>MaaS</i> prevista dalla Milestone M1C1-13) per la registrazione dei viaggi sullo stesso DSRM,
--	--	--	---	--	---

					utilizzando gli standard <i>NeTEx</i> (dati statici) e <i>SIRI</i> (dati dinamici); - accreditamento degli operatori di TPL (Trasporto Pubblico Locale), mobilità e <i>sharing</i> sul DSRM con trasmissione dei dati ai RAP (<i>Regional Access Point</i>) e consolidamento dell'integrazione tra questi e il DRSM; - realizzazione del piano di conduzione della sperimentazione capitalizzando le esperienze accumulate nella prima <i>wave</i> di sperimentazione; - contributo alla redazione del rapporto scientifico di MIT e Università previsto dall'indicatore qualitativo applicato alla M1C1-23. I dati forniti dai soggetti attuatori hanno contribuito alla redazione del Rapporto di MIT e Università sui risultati delle sperimentazioni. Le tre città finanziate dal PNC, hanno concluso le sperimentazioni che mostra l'implementazione delle azioni necessarie da parte dei territori ed il raggiungimento degli obiettivi della misura M1C1I1.4.6, al quale si è aggiunto a giugno 2025 un report aggiuntivo recante i dati consolidati al 31 marzo 2025. In aggiunta a ciò, sono stati prodotti i certificati di completamento delle attività sottoscritti dai sette territori e dal MIT, unitamente ad una relazione sulle attività svolte e ad ulteriore documentazione integrativa di dettaglio. Le tre città finanziate dal PNC, hanno concluso le sperimentazioni nel periodo, anche attivando sinergie con i territori. <i>(Fonte: Banca dati Regis)</i>
--	--	--	--	--	---