

---

## Le modifiche alle Missioni 2-3-5 del PNRR

---

Nell'ambito delle attività del Piano di Rafforzamento Amministrativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata redatta la presente nota informativa, estrapolata dalla "**Quarta relazione sullo stato di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza**" elaborato dal **Ministro per gli Affari europei, il Sud, le politiche di coesione e per il PNRR** nel mese di Febbraio 2024. La nota ha come *focus* **le modifiche alle Missioni 2-3-5 del PNRR**, specificatamente alle misure di competenza del MIT.

### La revisione del PNRR

In data **24 novembre 2023** è stato presentato in conferenza stampa il **nuovo Piano di Ripresa e Resilienza italiano** che è stato rivisto e integrato dopo la proposta di modifica, comprensiva del nuovo capitolo REPowerEU, approvata dalla Cabina di regia il 27 luglio 2023.

La proposta di modifica è stata approvata dal Parlamento italiano mediante due distinte risoluzioni lo scorso 1° agosto. Il 4 settembre scorso è stato avviato formalmente il negoziato con la Commissione europea, a cui hanno preso parte la Struttura di missione PNRR della Presidenza del Consiglio, le Amministrazioni titolari delle misure interessate ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze. La proposta di revisione è stata approvata dalla Commissione Europea lo scorso 19 settembre, ed entrerà in vigore successivamente all'adozione da parte del Consiglio europeo. Nei prossimi giorni è prevista una Cabina di regia, alla presenza di tutti gli Enti preposti e dei soggetti attuatori, per definire le modalità ed i termini per assicurare la copertura finanziaria di tutti gli interventi programmati dagli Enti locali, i cui finanziamenti saranno confermati se in linea con le condizionalità e le tempistiche del PNRR.

Nel nuovo Piano le **Missioni** aumentano da 6 a 7, con l'introduzione del nuovo capitolo REPowerEU. Le **riforme** passano da 59 a 66. Le 7 nuove riforme, di cui 5 relative al capitolo REPowerEU, includono:

- Riordino degli **incentivi alle imprese**, per razionalizzare e fornire strumenti semplici ed efficaci al settore produttivo;
- **Coesione**, per estendere alle politiche di sviluppo e coesione l'approccio orientato ai risultati del PNRR;
- **Testo unico per le procedure in materia di energie rinnovabili**, per razionalizzare e semplificare il quadro normativo e autorizzativo;
- **Riqualificazione dei lavoratori pubblici e privati**, per l'innalzamento delle competenze in materia di efficientamento energetico e produzione di energia da fonti rinnovabili;
- Riforma dei **Sussidi ambientalmente dannosi (SAD)** a partire dal 2026;
- Misure per ridurre i costi di connessione alle reti del gas per gli **impianti di produzione di biometano**;
- Strumenti per le imprese per ridurre il rischio finanziario legato all'**acquisto di energia da fonti rinnovabili**.

In relazione agli **investimenti**, nel nuovo piano le risorse complessive aumentano da € 191,5 miliardi a € 194,3 miliardi (€ 2,7 miliardi quota ETS e ulteriori 145 milioni in più a fondo perduto). Il nuovo Piano prevede il finanziamento di nuove misure, l'incremento di risorse a favore di altre, la riprogrammazione di alcuni interventi e l'utilizzo delle economie maturate. Le principali misure di investimenti in tema di **imprese** sono:

- **Transizione 5.0:** 6,3 miliardi di euro, attraverso lo strumento del credito di imposta, per sostenere la transizione verde e digitale delle imprese, come evoluzione di "Transizione 4.0". La misura interessa i beni digitali (beni 4.0 materiali e immateriali), i beni necessari per l'autoproduzione e l'autoconsumo di energia prodotta da fonti rinnovabili e la formazione del personale in competenze per la transizione ecologica.
- Supporto alle Piccole e Medie Imprese per l'**autoproduzione di energia da fonti rinnovabili**: 320 milioni di euro per attivare un livello di investimenti pari ad oltre 600 milioni di euro. La misura prevede sovvenzioni alle PMI per l'acquisto di sistemi e tecnologie digitali per la produzione di energia da fonti rinnovabili per l'autoconsumo, lo stoccaggio e l'accumulo.
- **Supporto al sistema produttivo** per la Transizione Ecologica, Tecnologie Net Zero e competitività e resilienza delle filiere produttive strategiche: 2,5 miliardi di euro per sostenere lo sviluppo delle filiere strategiche per la transizione verso un'economia a zero emissioni, l'efficienza energetica dei processi produttivi e la sostenibilità degli stessi.
- **Contratti di Filiera**: 2 miliardi di euro per il finanziamento dei contratti di filiera nei settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo.
- **Parco Agrisolare**: 850 milioni di euro per le aziende agricole e di allevamento, per sostenere l'installazione di pannelli fotovoltaici, sistemi di gestione intelligente dei consumi elettrici ed accumulatori, nonché per incentivare la realizzazione di tetti energetici.
- **Fondo tematico BEI per il turismo**: 308 milioni di euro aggiuntivi per sostenere il rafforzamento strutturale e la competitività del settore turistico.

In tema di **reti e infrastrutture** sono previsti investimenti per la realizzazione ed il rafforzamento strategico di **reti elettriche e per il gas** (1,8 miliardi di euro); per il finanziamento di interventi per la riduzione delle perdite e della **dispersione idrica** (1,024 miliardi); per l'acquisto di **nuovi treni a emissioni ridotte** (1,165 miliardi); per l'elettificazione delle **banchine portuali** (400 milioni di euro); per gli interventi di messa in sicurezza degli **edifici scolastici**, la realizzazione di nuove scuole e l'estensione del tempo pieno (921 milioni di euro aggiuntivi). Sono inoltre previsti **1,2 miliardi di euro** per i territori colpiti dagli **eventi alluvionali del 2023** (Emilia-Romagna, Toscana e Marche), per la difesa idraulica, il ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali, del patrimonio edilizio residenziale pubblico e delle strutture sanitarie e sociosanitarie pubbliche, delle scuole e delle infrastrutture sportive.

In favore delle **famiglie** a basso reddito e dei **giovani**, viene istituito un fondo di **1,381 miliardi di euro** per l'**efficientamento energetico degli immobili di edilizia abitativa pubblica e per i condomini**. La misura verrà attuata attraverso uno strumento finanziario. La modifica rivede il target finale degli **asili nido** e delle **scuole dell'infanzia**, portandolo da 264.480 posti a 150.480.

A favore dei **giovani** sono previsti anche **investimenti aggiuntivi** per sostenere la misura dello **student housing** e per creare 60.000 nuovi posti letto per studenti universitari entro giugno 2026 (238 milioni); per il finanziamento di **borse di studio** per l'accesso all'università (308 milioni); per supportare le **start-up** e favorire la transizione digitale in vari ambiti (100 milioni); per attivare **corsi di dottorato innovativi** relativi alla pubblica amministrazione e al patrimonio culturale (72 milioni). Si prevede inoltre di rafforzare, entro dicembre 2024, la disciplina del **servizio civile universale**, con l'obiettivo di aumentare i posti disponibili, in aggiunta alle modifiche già introdotte, che hanno previsto una riserva del 15% nei concorsi pubblici per i giovani che hanno concluso il servizio.

In tema di **lavoro** viene incrementata di un 1 miliardo di euro la dotazione finanziaria della Riforma GOL per favorire l'accesso al mercato del lavoro degli individui e per colmare il disallineamento tra domanda e offerte di competenze professionali (skill mismatch).

In tema di **salute**, sono destinati 750 milioni di euro per l'Assistenza domiciliare integrata e la telemedicina al fine di rafforzare l'assistenza territoriale e l'approccio innovativo alla tutela della salute. Viene rafforzata la Missione 6 attraverso misure per l'ampliamento della dotazione complessiva delle grandi apparecchiature utilizzabili nelle strutture ospedaliere e in quelle della sanità territoriale. Vengono infine riprogrammati gli interventi di edilizia sanitaria giudicati non coerenti con le modalità e le tempistiche di realizzazione del Piano.

## **Missione 2 – Rivoluzione verde e transizione ecologica**

La **Missione 2**, denominata **Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica**, si occupa dei grandi temi dell'agricoltura sostenibile, dell'economia circolare, della transizione energetica, della mobilità sostenibile, dell'efficienza energetica degli edifici, delle risorse idriche e dell'inquinamento, al fine di migliorare la sostenibilità del sistema economico e assicurare una transizione equa e inclusiva verso una società a impatto ambientale pari a zero.

### **Le modifiche della Missione 2 – Componente 2**

Gli interventi della Componente 2 intendono promuovere l'incremento della quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile (FER) nel sistema, in linea con gli obiettivi europei e nazionali di decarbonizzazione; il potenziamento della digitalizzazione delle infrastrutture di rete per accogliere l'aumento di produzione da FER e aumentarne la resilienza a fenomeni climatici estremi; la promozione della produzione, della distribuzione e degli usi finali dell'idrogeno, in linea con le strategie comunitarie e nazionali; lo sviluppo di un trasporto locale più sostenibile non solo ai fini della decarbonizzazione ma anche come leva di miglioramento complessivo della qualità della vita (riduzione inquinamento dell'aria e acustico, diminuzione delle congestioni e dell'integrazione di nuovi servizi); lo sviluppo di una leadership internazionale industriale e di ricerca e sviluppo nelle principali filiere della transizione. La componente 2 prevede interventi/investimenti e riforme tese ad incrementare la penetrazione di rinnovabili tramite soluzioni decentralizzate e *utility scale* (incluse quelle innovative ed *offshore*), rafforzamento delle reti (più *smart* e resilienti) per accomodare e sincronizzare le nuove risorse rinnovabili e di flessibilità

decentralizzate, nonché per decarbonizzare gli usi finali in tutti gli altri settori includendo l'avvio dell'adozione di soluzioni basate sull'idrogeno (in linea con la *EU Hydrogen Strategy*).

Nel seguito, si riporta l'elenco e la descrizione degli investimenti, oggetto di modifica, della Missione 2, componente 2, di competenza del MIT.

#### M2C2 - Investimento 4.1: Rafforzamento della mobilità ciclistica (MIT)

L'investimento mira a promuovere la **creazione e la manutenzione di reti ciclabili in ambito urbano, metropolitano, regionale e nazionale**, sia con scopi turistici e ricreativi (ciclovie turistiche), sia per favorire gli spostamenti quotidiani e l'intermodalità (ciclovie urbane). La misura prevede di realizzare 1.311 km aggiuntivi di piste ciclabile. La riduzione di 133 milioni di euro e la conseguente riduzione del target (da 1.800 km a 1.311 km) è dovuta allo stralcio di alcuni interventi di ciclovie turistiche previsti nell'elenco della CID originaria non realizzabili entro il T2/2026.

#### M2C2 - Investimento 4.4.2: Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale (MIT)

L'investimento per il **rinnovo di parte della flotta di treni per trasporto regionale e per il servizio universale (intercity) con mezzi a propulsione alternativa** consentirà di ridurre l'età media del parco rotabile regionale tramite l'acquisto di unità a propulsione elettrica, ibrida e a idrogeno. La misura prevede nell'approvvigionamento e nella messa in servizio di almeno **66 treni passeggeri a zero emissioni** (dove un treno è composto da almeno una locomotiva e comprende carrozze passeggeri) nonché di ulteriori 100 carrozze per il servizio universale. Complessivamente, l'investimento fornirà almeno un totale di 523 unità, di cui almeno 66 saranno locomotive. La misura è stata potenziata grazie ad uno scale-up di 162 milioni e l'obiettivo di tale potenziamento è volto ad acquistare almeno 13 treni bimodali per il servizio universale/intercity. Inoltre, al fine di acquistare aggiuntivi treni elettrici o ad idrogeno è stato introdotto un nuovo investimento nella Missione 7 (*cf. M7 - Investimento 11*).

#### M2C2 - Investimento 5.3: Sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca e sviluppo nel campo degli autobus elettrici (MIT)

Il Piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile e il PNRR prevedono la **graduale sostituzione di autobus e mezzi di trasporto pubblici con nuovi veicoli meno inquinanti**, in particolare, con mezzi a trazione elettrica. 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 rimodulazione del Piano ha portato allo stralcio della misura in questione dalla Missione 2 e allo spostamento della stessa nella Missione 7 (*cf. M7.112 - Investimento 12 "Grant Scheme for the development of an international, industrial and R&D leadership in electric buses"*) con una riduzione delle risorse disponibili di 200 milioni di euro.

## Le modifiche della Missione 2 – Componente 4

Gli interventi della Componente 4 intendono rafforzare la capacità previsionale degli effetti del cambiamento climatico tramite sistemi avanzati ed integrati di monitoraggio ed analisi; prevenire e contrastare le conseguenze del cambiamento climatico sui fenomeni di dissesto idrogeologico e sulla vulnerabilità del territorio; salvaguardare la qualità dell'aria e la biodiversità del territorio attraverso la tutela delle aree verdi e del suolo e delle aree marine; garantire la sicurezza dell'approvvigionamento e la gestione sostenibile ed efficiente delle risorse idriche lungo l'intero ciclo. In sintesi, la Componente 4 pone in campo **azioni per rendere il Paese più resiliente agli inevitabili cambiamenti climatici**, per salvaguardare la natura e la biodiversità e garantire la sicurezza e l'efficienza del sistema idrico.

### M2C4 - Investimento 4.2: Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti (MIT)

Il progetto è volto, prioritariamente, a una **riduzione delle perdite nelle reti per l'acqua potabile**, anche attraverso la **digitalizzazione delle reti**, al fine di favorire una gestione ottimale delle risorse idriche, riducendo gli sprechi e limitando le inefficienze. I sistemi di controllo avanzati consentiranno il monitoraggio di portate, pressioni di esercizio e parametri di qualità dell'acqua non solo dei nodi principali ma anche dei punti sensibili della rete. L'obiettivo è la **distrettualizzazione di almeno 45.000 chilometri aggiuntivi di rete idrica, soprattutto nel Mezzogiorno**. La rimodulazione ha previsto uno scale-up di 1,024 milioni di €, per possibilità di progetti da attuare, della misura per ulteriori 20.000 km di rete, (passando da 25.000 km a 45.000 km di rete idrica distrettualizzata).

## Missione 3 – Infrastrutture per una mobilità sostenibile

La **Missione 3** mira a rendere, entro il 2026, il **sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile**, in grado di rispondere alla sfida della **decarbonizzazione** indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse allo *European Green Deal* (in particolare la "*strategia per la mobilità intelligente e sostenibile*", pubblicata il 9 dicembre 2020) e di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile individuati dall'agenda 2030 delle Nazioni Unite. Gli investimenti previsti si pongono in linea con quanto previsto dall'attuale **Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC)**, laddove prevede che "*per i trasporti si attribuisce rilievo prioritario alle politiche per il contenimento del fabbisogno di mobilità e all'incremento della mobilità collettiva, in particolare su rotaia, compreso lo spostamento del trasporto merci da gomma a ferro*". Come previsto dal PNIEC, "è necessario integrare le cosiddette misure "*improve*" (relative all'efficienza e alle emissioni dei veicoli) con gli strumenti finalizzati a ridurre il fabbisogno di mobilità (misure "*avoid*") e l'efficienza dello spostamento (misure "*shift*")." Inoltre, come indicato dalla Commissione nelle Raccomandazioni specifiche per Paese (CSR) 2020 e 2019 per l'Italia, "**Investire nel trasporto e nelle infrastrutture sostenibili è anche un modo per affrontare le sfide ambientali**. Occorrono investimenti verdi consistenti per conseguire gli ambiziosi obiettivi dell'UE in materia di energia e clima per il 2030". Allo stesso modo, la Commissione ha sottolineato che la crisi socioeconomica derivante dalla pandemia "comporta il rischio di accentuare le disparità regionali e territoriali all'interno del paese, esacerbando le tendenze divergenti tra le regioni meno sviluppate e quelle più sviluppate, tra le periferie sociali e il resto



delle aree urbane, nonché tra alcune zone urbane e zone rurali”, richiedendo politiche mirate a evitare questo rischio. L’attuale sistema delle infrastrutture del trasporto in Italia sconta carenze e ritardi che hanno effetti significativi sul potenziale di crescita e sulla competitività del Paese. Tale debolezza è acuita dal permanere di forti divari territoriali che travalicano l’usuale differenza fra Nord e Sud, ma anche tra aree urbane, aree interne e rurali che rappresentano un forte ostacolo alla convergenza economica e sociale e determinano livelli di qualità dei servizi di trasporto molto difforni sul territorio.

La **Missione 3** si articola in due componenti:

- C1: Investimenti sulla Rete Ferroviaria
- C2: Intermodalità e Logistica Integrata

A ciascuna componente erano assegnati, nel Piano originale, rispettivamente:

- C1: 24,8 miliardi di euro
- C2: 0,6 miliardi di euro

**per un totale di 25,4 miliardi di euro.**

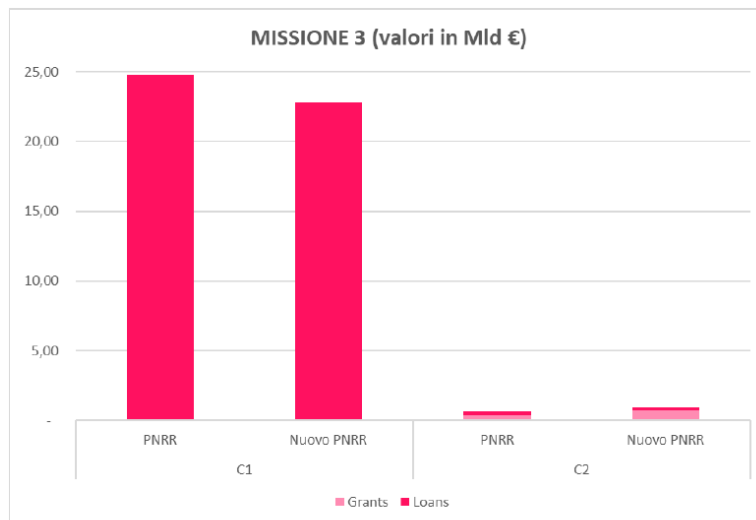
La revisione ha rimodulato gli importi nel seguente modo:

- C1: 22,8 miliardi di euro
- C2: 1,0 miliardi di euro

**per un totale di 23,8 miliardi di euro.**

La **Missione 3**, nel nuovo piano, continua a perseguire l’obiettivo di **sviluppare la rete ad alta velocità**, di rafforzare la rete regionale e di rendere i porti italiani più competitivi e rispettosi dell’ambiente. L’obiettivo delle proposte di modifica presentate è quello di tener conto delle circostanze oggettive di cui all’articolo 21, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/241, quali: **interruzioni della catena di approvvigionamento, individuazione di alternative migliori per conseguire gli obiettivi di alcune misure e altri sviluppi nazionali imprevisti**. Pertanto, ove necessario, l’Italia ha proposto di adattare a tali circostanze la descrizione o l’ambizione di parte delle misure della presente missione e dei relativi traguardi e obiettivi. Tenuto conto delle risorse rese disponibili a seguito di tali modifiche, l’Italia ha proposto di inserire due nuove misure e di correggere due errori materiali.

Nel seguito, con riferimento alla Missione 3, vengono illustrate le riforme e gli investimenti del Piano, collocandole nel quadro dei pertinenti investimenti e delle pertinenti riforme previste da ciascuna delle due Componenti della Missione.



Fonte: elaborazioni Struttura di Missione PNRR

Di seguito, viene riportata la descrizione degli investimenti e delle riforme a valle del processo di revisione, ponendo l'accento sugli elementi di innovazione introdotti e sulle misure specifiche di competenza del MIT.

### Le modifiche della Missione 3 – Componente 1

La Componente 1 della **Missione 3 "Investimenti sulla rete ferroviaria"** con il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti quale Amministrazione titolare** mira a rendere, entro il 2026, mediante riforme ed investimenti, il **sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile**, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse allo *European Green Deal* (in particolare la "strategia per la mobilità intelligente e sostenibile", pubblicata il 9 dicembre 2020) e di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile individuati dall'agenda 2030 delle Nazioni Unite. Nel dettaglio, la **M3C1** mira alla decarbonizzazione e alla riduzione delle emissioni attraverso il trasferimento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia; all'aumento della connettività e della coesione territoriale attraverso la riduzione dei tempi di viaggio; alla digitalizzazione delle reti di trasporto; all'aumento della competitività dei sistemi produttivi, in particolare del Sud, attraverso il miglioramento dei collegamenti ferroviari. Gli interventi contenuti nella **prima componente** - Investimenti sulla rete ferroviaria - sono destinati allo **sviluppo del sistema ferroviario italiano**: in particolare questa componente è dedicata al completamento dei principali assi ferroviari ad alta velocità ed alta capacità, all'integrazione fra questi e la rete ferroviaria regionale e alla messa in sicurezza dell'intera rete ferroviaria. L'obiettivo principale è volto a **potenziare il trasporto su ferro di passeggeri e merci, aumentando la capacità e la connettività della ferrovia**, nonché migliorando la qualità del servizio lungo i principali collegamenti nazionali e regionali anche attraverso il rafforzamento dei collegamenti transfrontalieri.

### M3C1 - Investimento 1.1: Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Mezzogiorno per passeggeri e merci (MIT)

Gli investimenti proposti nella rete ad Alta Velocità permetteranno lo **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.

All'esito del processo di rimodulazione del PNRR, si prevede di realizzare i seguenti interventi per un *target* complessivo di **119 km di ferrovia ad alta velocità** per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Catania.

La ripartizione indicativa è la seguente:

- Linea Napoli - Bari per **49 km**.
- Linea Salerno - Reggio Calabria per **33 km** della Battipaglia-Romagnano.
- Linea Palermo - Catania per **37 km** di cui: Catenanuova - Dittaino (22 km) e Dittaino - Enna (15 km).

### M3C1 - Investimento 1.2: Linee di collegamento ad Alta Velocità con l'Europa del Nord (Brescia-Verona-Vicenza-Padova) (MIT)

Gli interventi proposti per la rete ad alta velocità nel Nord consentiranno di potenziare i servizi di trasporto su ferro, secondo una logica intermodale e stabilendo per le merci connessioni efficaci con il sistema dei porti esistenti. In particolare, **è necessario potenziare la capacità dei collegamenti ferroviari nel Nord Italia e con il resto d'Europa** al fine di aumentare il traffico su rotaia e garantire il trasferimento modale.

All'esito del processo di rimodulazione del PNRR, si prevede di realizzare i seguenti interventi per un *target* complessivo di **165 km di ferrovia ad Alta Velocità** sia passeggeri che merci sulle linee Brescia-Verona-Vicenza-Padova; Liguria-Alpi, la linea sarà realizzata come segue:

- Brescia-Verona, **48 km**.
- Verona-Bivio-Vicenza, **44 km**.
- Nodo Genova e Terzo Valico dei Giovi, **53 km**.
- Rho-Parabiago, **9 km**.
- Pavia-Milano-Rogoredo, **11 km**.

### M3C1 - Investimento 1.3: Connessioni diagonali (MIT)

L'investimento ha l'obiettivo di **migliorare la connessione tra la parte occidentale e orientale del territorio italiano** attraverso il potenziamento del trasporto ferroviario trasversale dall'Adriatico e dallo Ionio al Tirreno, da attuare mediante il miglioramento della velocità, della frequenza e della capacità delle linee ferroviarie diagonali esistenti. L'investimento consiste nella realizzazione di un *target* di 27 km di linea ferroviaria ad alta velocità, fruibile sia per il trasporto passeggeri che per quello merci. Nello specifico, gli interventi riguardano le tratte:

- Orte-Falconara (sub-investimento 1.3.b);
- Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia (sub-investimento 1.3.c).



All'esito del processo di rimodulazione del PNRR è stata eliminata la linea "Roma-Pescara", **progetto non più perseguibile nelle tempistiche del PNRR**, mentre gli interventi di velocizzazione delle linee Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battaglia sono confluiti in una nuova misura, la M3C1- 1.9.

#### M3C1 - Investimento 1.4: Sviluppo del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) (MIT)

All'esito del processo di rimodulazione del PNRR, si prevede di realizzare **interventi per un target complessivo di 2785 km di ferrovie dotate del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario in linea con il piano di realizzazione europeo**. È stato concordato il differimento del *target* intermedio (M3C1-13) dal T4/2024 al T2/2025.

#### M3C1 - Investimento 1.6: Potenziamento delle linee regionali - Miglioramento delle ferrovie regionali (gestione RFI) (MIT)

L'investimento mira a **potenziare le linee ferroviarie regionali e a migliorare il sistema di trasporto in termini di passeggeri trasportati, aumento della velocità di percorrenza, interconnessione tra centri urbani e le altre infrastrutture**. Saranno, inoltre, realizzati interventi volti al miglioramento delle condizioni di sicurezza del traffico ferroviario attraverso l'installazione di sistemi tecnologici e adattamenti all'infrastruttura esistente. All'esito del processo di rimodulazione del PNRR, **si prevede di potenziare 646 km di linee regionali** con una riduzione del *target* chilometrico in relazione all'aumento dei costi in particolare in alcuni dei progetti della misura.

#### M3C1 - Investimento 1.7: Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud (MIT)

L'investimento mira a **potenziare la rete ferroviaria in diversi punti critici del Sud Italia**, a connettere porti e aeroporti e ad aumentare la competitività e le connessioni del sistema logistico intermodale e a migliorare l'accessibilità ferroviaria in diverse aree urbane del Mezzogiorno. La modifica dell'investimento in questione ha riguardato la sostituzione della *milestone* M3C1-17, che prevedeva l'aggiudicazione di tutti gli appalti, con un *target* di completamento entro T4/2023 di interventi di resilienza delle ferrovie nel Sud, pronti per le fasi di autorizzazione e di esercizio per 172 km. Per il *target* T2/2026 (M3C1-17bis) si considera il completamento di interventi per **1162 km**, distinti tra interventi di "elettificazione e potenziamento" e interventi di "resilienza".

#### M3C1 - Investimento 1.8: Miglioramento delle stazioni ferroviarie (gestite da RFI nel Sud) (MIT)

L'investimento ha lo scopo di **riqualificare le stazioni ferroviarie nel Sud per migliorare la funzionalità dei loro edifici, la qualità dei servizi forniti, l'efficienza energetica e lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma**, abbattendo così anche l'impatto ambientale. A causa di problematiche relative all'attuazione, il Soggetto Attuatore ha richiesto la riduzione delle risorse di 355 milioni di euro a parità di numero di stazioni da riqualificare.

#### M3C1 - Investimento 1.9: Connessioni Interregionali (MIT)

L'esito del processo di rimodulazione del PNRR ha portato all'inserimento di una nuova misura in cui sono confluiti gli **interventi di velocizzazione presenti nelle misure relative all'alta velocità e alle**

**connessioni diagonali.** L'investimento consiste nella realizzazione di interventi di velocizzazione per un *target* di **221 km** delle seguenti linee:

- *Milano - Genova.*
- *Palermo - Catania (linea storica).*
- *Battipaglia – Potenza.*
- *Orte - Falconara.*

Inoltre, l'investimento mira ad aumentare le prestazioni delle attuali infrastrutture attraverso interventi che potrebbero includere:

- modifiche ai piani di ingombro delle stazioni (PRG - Piano Regolatore Generale);
- dell'ERTMS;
- configurazione e/o modifica di sistemi di controllo del traffico quali ACC (Apparato Centrale Computerizzato) e ACCM (Apparato Centrale a Calcolatore Multistazione);
- altri miglioramenti delle infrastrutture fisiche che potrebbero includere massicciate ferroviarie, attrezzature e altri interventi relativi alle infrastrutture.

### Le modifiche della Missione 3 – Componente 2

La **Componente 2** ricomprende interventi per la **digitalizzazione dei sistemi logistici**, inclusi quelli aeroportuali che, grazie all'utilizzo delle soluzioni tecnologiche innovative volte a efficientare il sistema e ridurre l'impatto ambientale, hanno un ruolo centrale nel rilancio di questi settori. Gli interventi previsti dalla Componente 2 rappresentano una risposta alle Raccomandazioni specifiche per l'Italia 2020 e 2019, in cui la Commissione ha rilevato l'esigenza di "anticipare i progetti di investimento pubblico maturi", "promuovere gli investimenti privati per favorire la ripresa economica" e "concentrare gli investimenti sulla transizione green e digitale, in particolare [...] sul trasporto pubblico sostenibile". La Commissione ha altresì sottolineato che "sono necessari investimenti per aumentare la qualità e la sostenibilità delle infrastrutture del Paese" e che "nel settore dei trasporti, l'Italia non ha realizzato la sua strategia d'investimenti infrastrutturale (Connettere l'Italia)".

Gli interventi della **Componente 2** intendono:

- **potenziare la competitività del sistema portuale italiano** in una dimensione di sostenibilità e sviluppare le infrastrutture intermodali della base di una pianificazione integrata;
- **migliorare la sostenibilità ambientale**, la resilienza ai cambiamenti climatici e l'efficientamento energetico dei porti;
- **digitalizzare la catena logistica e del traffico aereo** nonché ridurre le emissioni connesse all'attività di movimentazione delle merci.

### M3C2 - Investimento 2.2: Innovazione digitale dei sistemi aeroportuali (MIT)

La misura mira a **sviluppare nuovi strumenti per digitalizzare l'informazione aeronautica**, attraverso la riduzione del consumo e l'impatto ambientale, la realizzazione di infrastrutture virtuali e l'implementazione di piattaforme e servizi di aerei senza pilota, come ad esempio i droni.

La rimodulazione del Piano ha portato alla riduzione delle risorse pari a **76 milioni di euro** a causa dell'esclusione di 5 progetti non realizzabili nelle tempistiche del Piano.

### M3C2 - Investimento 2.3: Cold Ironing (MIT)

Il nuovo investimento prevede la **creazione di una rete per la fornitura di energia elettrica nelle zone portuali**, in particolare sulle banchine, e la realizzazione delle infrastrutture connesse alla rete di trasmissione nazionale. Questa iniziativa è in conformità con le disposizioni del regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi e mira a fornire alimentazione elettrica da terra, consentendo così la ricarica delle navi elettriche. L'investimento è uno *scale - up* della Riforma M3C2.R.1.3 "Semplificazione delle procedure autorizzative per impianti di Cold Ironing" già presente nel Piano.

## Missione 5 – Inclusione e coesione

La **Missione 5** gioca un ruolo di grande rilievo nel perseguimento delle priorità trasversali del PNRR quali il **sostegno all'empowerment femminile e al contrasto alle discriminazioni di genere**, **l'incremento delle prospettive occupazionali dei giovani e il riequilibrio territoriale e sviluppo del Mezzogiorno**. Inoltre, le politiche di sostegno all'occupazione sono centrali per accompagnare la modernizzazione del sistema economico del Paese e la transizione verso un'economia sostenibile e digitale. Tra queste politiche si annoverano la formazione e riqualificazione dei lavoratori, l'attenzione alla qualità dei posti di lavoro creati, e la garanzia di reddito durante le transizioni occupazionali. La **Missione 5** si articola in tre Componenti (*C1: Politiche per il lavoro; C2: Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e Terzo settore; C3: Interventi speciali per la coesione territoriale*), la cui rimodulazione ha comportato delle variazioni di dotazione finanziaria.

A ciascuna componente erano assegnati, nel Piano originale, rispettivamente:

- C1: 6,7 miliardi di euro
- C2: 11,2 miliardi di euro
- C3: 2 miliardi di euro

per un totale di 19,9 miliardi di euro.

La revisione vede una rimodulazione degli importi come nel seguito riportato:

- C1: 7,7 miliardi di euro
- C2: 8,3 miliardi di euro
- C3: 0,9 miliardi di euro

per un totale di 16,9 miliardi di euro.

### Le modifiche della Missione 5 – Componente 2

Gli interventi della **Componente 2** (Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e Terzo settore) sono tesi a prevenire l'esclusione sociale e interessano le persone più fragili nella loro dimensione individuale, familiare e sociale. Esse intervengono sui principali fattori di rischio individuale e collettivo, in linea con quanto previsto nella **Componente 1**, e intendono assicurare il recupero della massima autonomia alle persone.

La dotazione finanziaria complessiva di suddetta componente è passata da 11,2 a 8,3 miliardi di euro. La titolarità fa capo alle seguenti Amministrazioni: **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)**; Ministero dell'Interno (MINT); Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali (MLPS); il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio (PCM-DS); il Ministro per le disabilità (PCM-DPPD). **Tra queste, le Amministrazioni aventi misure oggetto di modifica sono il MIT e il MLPS.**

#### M5C2 - Investimento 2.1: Investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

L'intervento è finalizzato a fornire ai Comuni sovvenzioni per investimenti nella **rigenerazione urbana** al fine di ridurre le situazioni di emarginazione e di degrado sociale, nonché migliorare la qualità del decoro urbano e del contesto sociale e ambientale. Le risorse sono destinate a progetti di (i) manutenzione per il riuso e la rifunzionalizzazione delle aree pubbliche e delle strutture edilizie pubbliche esistenti per finalità di interesse pubblico, compresa la demolizione delle opere abusive realizzate da privati in assenza o totale difformità dal permesso di costruire e dalla sistemazione delle relative aree, (ii) miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale e ambientale, anche attraverso interventi di ristrutturazione edilizia di edifici pubblici, con particolare riferimento allo sviluppo di servizi sociali e culturali, educativi e didattici, o alla promozione di attività culturali e sportive, e (iii) mobilità sostenibile. I beneficiari del contributo sono i **Comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti** (che non siano capoluoghi di provincia), i **Comuni capoluogo di provincia** e le **città metropolitane**. Gli importi massimi potenzialmente attribuibili a ciascun Ente sono fissati in base alla dimensione demografica: 5 milioni di euro per i Comuni con popolazione compresa tra 15.000 e 50.000 abitanti; 10 milioni di euro per i Comuni con popolazione compresa tra 50.000 e 100.000 abitanti; 20 milioni di euro per i Comuni con popolazione maggiore di 100.000 abitanti e per i Comuni che sono Capoluogo di Provincia o Città Metropolitane. La revisione di questa misura non prevede una modifica sostanziale della CID64 ma una riduzione della dotazione finanziaria complessiva, a fronte della **notevole discrasia** tra l'analisi dei costi effettuata in sede di predisposizione del Piano e i progetti presentati dai Soggetti Attuatori. In particolare, i Comuni hanno presentato progettualità per un costo medio di circa 224 euro per metro quadrato a fronte di una media stimata di 3.000 euro per metro quadrato. Questo si è verificato per il fatto che la stima dei costi era stata effettuata tenendo in considerazione la possibilità che tutti i Soggetti Attuatori optassero per interventi di grosso impatto, come ad esempio la realizzazione di nuove costruzioni con elevati standard energetici. La tipologia di progetti effettivamente proposti e aggiudicati consiste, invece, in semplici ristrutturazioni o lavori di minore dimensione. Pertanto, in sede di revisione del Piano si è optato per una riduzione della dotazione finanziaria della misura, pur mantenendo invariati i *target* e l'ambizione della stessa. In particolare, il *target* prevede ora la realizzazione di **1.080 interventi**, corrispondenti ad un importo di circa **2 miliardi di euro**. Tale rimodulazione è coerente con gli esiti del monitoraggio rafforzato attivato per la misura, in esito del quale sono stati selezionati i progetti aventi le seguenti caratteristiche: lavori aggiudicati o aggiudicazione prevista entro la fine del 2023; sottoscrizione dei contratti con l'operatore economico o sottoscrizione prevista entro la fine del 2023.

#### M5C2 - Investimento 2.2: Piani urbani integrati (progetti generali)

L'intervento prevede una **progettazione urbanistica partecipata**, con l'obiettivo di rigenerare, rivitalizzare e valorizzare grandi aree urbane degradate, con particolare attenzione alla creazione di nuovi servizi a

disposizione della cittadinanza e alla riqualificazione dell'accessibilità dei servizi stessi e della dotazione infrastrutturale, trasformando così i territori più vulnerabili in smart cities e realtà sostenibili. Le finalità dell'intervento sono (i) favorire una migliore inclusione sociale riducendo l'emarginazione e le situazioni di degrado sociale, (ii) promuovere la rigenerazione urbana attraverso il recupero, la ristrutturazione e la rifunionalizzazione ecosostenibile delle strutture edilizie e delle aree pubbliche, l'efficiamento energetico e idrico degli edifici e la riduzione del consumo di suolo anche attraverso operazioni di demolizione e ricostruzione finalizzate alla riduzione dell'impermeabilizzazione del suolo già consumato con modifica di sagome e impianti urbanistici e (iii) sostenere progetti legati alle smart cities, con particolare riferimento ai trasporti ed al consumo energetico. La revisione della misura nasce dall'esigenza di mantenere nel Piano solo i progetti compatibili con le relative tempistiche e le condizionalità. Per individuare tali progetti è stato svolto un monitoraggio rafforzato sulla base dei seguenti criteri: la progettazione dell'intervento risultava completata ed era all'esame della Conferenza dei servizi o in una fase successiva; i contratti con l'operatore economico risultano sottoscritti ovvero era previsto che fossero sottoscritti entro la fine del 2023; il completamento dei lavori era previsto entro e non oltre il 31 marzo 2026 (ex art. 21, comma 10 d.lgs. 6 novembre 2021, n. 152, convertito con modificazioni dalla legge 29 dicembre 2021, n. 310, e dall'art. 6, comma 2, del decreto del Ministro dell'Interno di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 22 aprile 2022). Ad esito di tale monitoraggio, si è ritenuto necessario ridurre il numero progetti del 50%, portando la dotazione finanziaria della misura a 900 milioni di euro. La descrizione del *target* finale (M5C2-14) è stata conseguentemente modificata inserendo un vincolo di realizzazione di almeno **300 progetti** da parte di tutti i Soggetti Attuatori coinvolti (14 Città metropolitane).

### Le modifiche della Missione 5 – Componente 3

Gli interventi della **Componente 3 (Interventi speciali per la coesione territoriale)** mirano ad assicurare la coesione territoriale, il potenziamento degli strumenti di contrasto alla depressione scolastica e dei servizi socioeducativi, nonché la riattivazione dello sviluppo economico attraverso il **miglioramento delle infrastrutture di servizio delle Aree ZES funzionali ad accrescere la competitività delle aziende presenti e l'attrattività degli investimenti**. La dotazione finanziaria complessiva della componente è passata da circa **2 miliardi a 900 milioni di euro**. La titolarità delle misure contenute nella suddetta componente è del **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)** e del Dipartimento per le Politiche di coesione della Presidenza del Consiglio (PCM-DIPCOE); la revisione ha interessato le misure riferibili ad entrambe le Amministrazioni.

#### M5C3 - Investimento 1.4: Investimenti infrastrutturali per le Zone economiche speciali (MIT)

L'investimento prevede di **identificare gli interventi e i soggetti attuatori degli investimenti in infrastrutture per le Zone economiche speciali (ZES)** per assicurare lo sviluppo economico del Sud Italia, costruendo le infrastrutture necessarie nelle aree industriali, creando collegamenti efficienti tra le reti di trasporto nazionale e quella europea, avviando lavori di urbanizzazione, industrializzazione e recupero ambientale. In ragione dei ritardi nell'aggiudicazione e nell'avvio dei lavori, causati dall'aumento dei prezzi delle materie prime e dalle strozzature nel mercato del lavoro e nell'approvvigionamento delle materie prime, nel nuovo Piano si prevede un differimento del *target* (M5C3-12) dal 31 dicembre 2023 al 30 giugno 2024.