

**AGENS**

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

Roma, 14 maggio 2021
Prot. n. 073/21/H.19.

Alle Aziende associate

L o r o s e d i

OGGETTO: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - Aspetti trasportistici.

Si rende noto che lo scorso 5 maggio sul sito istituzionale del Governo italiano è stato pubblicato il testo definitivo del [Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza](#) (PNRR); in precedenza il Piano aveva superato il vaglio Parlamentare ed era stato trasmesso alla Commissione europea. Si attende ora la valutazione che quest'ultima effettuerà, entro i prossimi due mesi, e la successiva approvazione del Consiglio dell'UE che avverrà, a maggioranza qualificata, entro quattro settimane dalla proposta della Commissione.

Dal punto di vista procedurale si ricorda, inoltre che la valutazione positiva da parte della Commissione delle richieste di pagamento (che possono essere presentate dagli Stati membri su base semestrale) sarà subordinata al raggiungimento dei pertinenti traguardi intermedi e finali nella consapevolezza che il pagamento di tutto o parte del contributo finanziario potrà essere sospeso nel caso in cui la Commissione stabilisca che i target intermedi e finali non siano stati rispettati in modo soddisfacente.

Il Piano si inserisce all'interno del programma Next Generation EU (NGEU), il pacchetto da 750 miliardi di euro concordato dall'Unione Europea in risposta alla crisi pandemica. Come è noto, tale programma comprende più strumenti di sostegno agli Stati membri, ma i contributi più rilevanti provengono dal Pacchetto di Assistenza alla Ripresa per la Coesione e i Territori d'Europa (REACT-EU) che, concepito in un'ottica di più breve termine, dispone di 47,5 miliardi di euro e dal Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF) che, estendendosi fino al 2026, è dotato di 672,5 miliardi di euro, dei quali 312,5 sono sovvenzioni e 360 sono prestiti a tassi agevolati.

L'Italia è la prima beneficiaria, in valore assoluto, dei due principali strumenti del NGEU; il solo RRF è stimato garantire risorse per 191,5 miliardi di euro, da impiegare nel periodo 2021-2026, delle quali 68,9 miliardi sono sovvenzioni a fondo perduto e, da quanto si apprende dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) *“l'Italia intende [...] utilizzare appieno la propria capacità di finanziamento tramite i prestiti della RRF, che per il nostro Paese è stimata in 122,6 miliardi”*.

Alle risorse di cui al PNRR vanno aggiunte quelle rese disponibili dal REACT-EU, nonché quelle derivanti dalla programmazione nazionale; nella tabella seguente si riportano le risorse assegnate a “Missioni” e “Componenti”.

Aderente alla

CONFINDUSTRIA

Viale Pasteur, 10
00144 Roma
Tel. 06/5903974
Telefax 06/5903825
e-mail: agens@agens.it
C.f. 04276771005



Tab. Composizione del PNRR per Missioni e Componenti (miliardi di euro)

	PNRR (a)	REACT-EU (b)	Fondo compl. (c)	Totale (a)+(b)+(c)
Missione 1 – Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo				
M1C1 Digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella PA	9,75	0,00	1,40	11,15
M1C2 Digitalizzazione, innovazione e competitività nel sistema produttivo	23,89	0,80	5,88	30,57
M1C3 Turismo e cultura 4.0	6,68	0,00	1,46	8,13
Totale Missione 1	40,32	0,80	8,74	49,86
Missione 2 – Rivoluzione verde e transizione ecologica				
M2C1 Agricoltura sostenibile ed economia circolare	5,27	0,50	1,20	6,97
M2C2 Transizione energetica e mobilità sostenibile	23,78	0,18	1,40	25,36
M2C3 Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici	15,36	0,32	6,56	22,24
M2C4 Tutela del territorio e della risorsa idrica	15,06	0,31	0,00	15,37
Totale Missione 2	59,47	1,31	9,16	69,94
Missione 3 – Infrastrutture per una mobilità sostenibile				
M3C1 Rete ferroviaria ad Alta Velocità/Capacità e strade sicure	24,77	0,00	3,20	27,97
M3C2 Intermodalità e logistica integrata	0,63	0,00	2,86	3,49
Totale Missione 3	25,40	0,00	6,06	31,46
Missione 4 – Istruzione e ricerca				
M4C1 Potenziamento dell’offerta dei servizi di istruzione: dagli asili nido alle Università	19,44	1,45	0,00	20,89
M4C2 Dalla ricerca all’impresa	11,44	0,48	1,00	12,92
Totale Missione 4	30,88	1,93	1,00	33,81
Missione 5 – Inclusione e coesione				
M5C1 Politiche per il lavoro	6,66	5,97	0,00	12,63
M5C2 Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore	11,17	1,28	0,34	12,79
M5C3 Interventi speciali per la coesione territoriale	1,98	0,00	2,43	4,41
Totale Missione 5	19,81	7,25	2,77	29,83
Missione 6 – Salute				
M6C1 Reti di prossimità, infrastrutture e telemedicina per l’assistenza sanitaria territoriale	7,00	1,50	0,50	9,00
M6C2 Innovazione, ricerca e digitalizzazione del SSN	8,63	0,21	2,39	11,23
Totale Missione 6	15,63	1,71	2,89	20,23
TOTALE	191,50	13,00	30,62	235,12

Fonte: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Il Piano si sviluppa intorno a tre assi strategici condivisi a livello europeo, quello della:

- digitalizzazione e innovazione (di processi, prodotti e servizi) – fattori questi che devono caratterizzare ogni politica di riforma del Piano rappresentando delle determinanti per la trasformazione del Paese. Al riguardo il PNRR specifica che recuperare posizioni in tali ambiti, promuovendo gli investimenti in tecnologie, infrastrutture e processi digitali, è essenziale per potenziare *“la competitività italiana ed europea, favorire l’emergere di strategie di diversificazione della produzione e migliorare l’adattabilità ai cambiamenti dei mercati”*;
- transizione ecologica – che, come indicato dall’Agenda 2030 dell’ONU e dai nuovi obiettivi europei per il 2030, è alla base del nuovo modello di sviluppo italiano ed europeo. *“Intervenire per ridurre le emissioni inquinanti, prevenire e contrastare il dissesto del territorio, minimizzare l’impatto delle attività*



produttive sull'ambiente è necessario per migliorare la qualità della vita e la sicurezza ambientale, oltre che per lasciare un Paese più verde e una economia più sostenibile alle generazioni future". Tale asse può, a sua volta, costituire un importante fattore per accrescere la competitività del nostro sistema produttivo, incentivando l'avvio di attività imprenditoriali nuove, ad alto valore aggiunto e favorendo la creazione di occupazione stabile;

- inclusione sociale - fondamentale per migliorare la coesione territoriale, aiutare la crescita dell'economia e superare diseguaglianze, spesso acute dalla pandemia. *"Le tre priorità principali sono la parità di genere, la protezione e la valorizzazione dei giovani e il superamento dei divari territoriali. L'empowerment femminile e il contrasto alle discriminazioni di genere, l'accrescimento delle competenze, della capacità e delle prospettive occupazionali dei giovani, il riequilibrio territoriale e lo sviluppo del Mezzogiorno non sono univocamente affidati a singoli interventi, ma perseguiti quali obiettivi trasversali in tutte le componenti del PNRR".*

Su tali basi e seguendo le Linee guida elaborate dalla Commissione Europea per l'elaborazione dei PNRR, vengono identificate le "Componenti", come ambiti in cui aggregare i progetti di investimento e riforma in un determinato settore o area di intervento, che presentano un grado di dettaglio sufficiente ad evidenziare le interconnessioni tra le diverse misure in esse proposte; queste 16 "Componenti" sono quindi raggruppate in 6 "Missioni":

- la Missione 1 - *"Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura"* - è finalizzata a ridurre i divari strutturali di competitività, produttività e digitalizzazione;
- la Missione 2 - *"Rivoluzione verde e transizione ecologica"* - *"è volta a realizzare la transizione verde ed ecologica della società e dell'economia per rendere il sistema sostenibile e garantire la sua competitività"*. Comprende programmi di investimento e ricerca per le fonti di energia rinnovabili, per lo sviluppo delle principali filiere industriali della transizione ecologica e per la mobilità sostenibile. Prevede inoltre azioni per l'efficientamento del patrimonio immobiliare ed iniziative per il contrasto al dissesto idrogeologico, per la salvaguardia della biodiversità, ecc.;
- la Missione 3 - *"Infrastrutture per una mobilità sostenibile"* - *"si pone l'obiettivo di rafforzare ed estendere l'alta velocità ferroviaria nazionale e potenziare la rete ferroviaria regionale, con una particolare attenzione al Mezzogiorno"*, di potenziare i servizi di trasporto merci secondo una logica intermodale, di garantire l'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PNL), ecc.;
- la Missione 4 - *"Istruzione e ricerca"* - mira a colmare le carenze strutturali, quantitative e qualitative, dell'offerta di servizi di istruzione nel nostro Paese, in tutto in ciclo formativo, prevedendo anche il rafforzamento dei sistemi di ricerca di base e applicata, nuovi strumenti per il trasferimento tecnologico, ecc.



- la Missione 5 - “*Inclusione e coesione*” - pone attenzione, tra le molteplici tematiche che affronta, alle infrastrutture sociali, alle politiche attive del lavoro, al sistema di protezione per le situazioni di fragilità sociale ed economica e pone attenzione alla coesione territoriale anche con il “*rafforzamento delle Zone Economiche Speciali e la Strategia nazionale delle aree interne*”;

- la Missione 6 - “*Salute*” - mira al rafforzamento della prevenzione e dell’assistenza sul territorio, all’ammodernamento delle dotazioni tecnologiche del Servizio Sanitario Nazionale (SSN), al potenziamento del Fascicolo Sanitario Elettronico, allo sviluppo della telemedicina, ecc.

Il tema dei trasporti emerge in maniera piuttosto trasversale in molte delle misure di cui si compone il PNRR pertanto, nelle pagine che seguono, senza alcuna pretesa di esaustività, metteremo in evidenza i principali investimenti che lo riguarderanno.

La Missione 1 (*Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura*), con l’obiettivo di dare un impulso decisivo al rilancio della competitività e della produttività del sistema Paese considera centrale l’impegno alla digitalizzazione e all’innovazione che, per quanto di nostro interesse, viene declinato nell’aggiornamento tecnologico tanto dei processi produttivi quanto per le infrastrutture nel loro complesso, “*dove i sistemi di monitoraggio con sensori e piattaforme dati rappresentano un archetipo innovativo di gestione in qualità e sicurezza degli asset*”. Nell’ambito della Missione in oggetto:

- la Componente 1 (M1C1-Digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella PA) ha l’obiettivo di trasformare in profondità la Pubblica Amministrazione attraverso una strategia centrata sulla digitalizzazione e
 - l’investimento 1.4 (Servizi digitali e cittadinanza digitale – 2,1 miliardi di euro) mira, tra le varie, a sviluppare sperimentazioni nell’ambito della mobilità (*Mobility as a Service*), per migliorare l’efficienza dei sistemi di trasporto urbano nonché a prevedere interventi organici per migliorare la *user experience* dei servizi digitali e la loro l’accessibilità;
 - l’investimento 1.5 (Cybersecurity – 0,62 miliardi di euro) affronta il tema della vulnerabilità della società da minacce *cyber* su tutti i fronti, nella consapevolezza che la crescente dipendenza da servizi *software* e l’aumento dell’interdipendenza delle “catene del valore digitali” pongono enfasi sulla significatività del rischio e sull’esigenza di una risposta forte ed in “*raccordo con le iniziative Europee e alleate, per assicurare la protezione degli interessi comuni dei cittadini e delle imprese*”.

- la Componente 2 (M1C2-Digitalizzazione, innovazione e competitività nel sistema produttivo) ha l’obiettivo di migliorare la competitività del sistema produttivo rafforzandone il tasso di digitalizzazione, innovazione tecnologica, ecc. attraverso vari interventi tra loro complementari. La connettività ubiquitaria nel PNRR è considerata essere un prerequisito abilitante per la piena realizzazione della *gigabit society* e per consentire alle imprese di usufruire di diverse “tecnologie 4.0” che



richiedono collegamenti altamente performanti, nella consapevolezza che *“le reti a banda larga ultraveloce sono una General Purpose Technology, in grado di innescare guadagni di produttività e di crescita su larga scala in tutti i settori dell’economia”*. In tale ambito,

- l’investimento 3 (Reti ultraveloci – 6,71 miliardi di euro) mira a perseguire l’obiettivo di portare le connessioni a 1 Gbps su tutto il territorio nazionale entro il 2026 e per farlo si opererà per un approccio neutrale sotto il profilo tecnologico, ma che ottimizzi l’impiego delle risorse. *“L’investimento è accompagnato da un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi che riconosce le infrastrutture per la cablatura in fibra ottica e per la copertura 5G come strategiche, velocizzandone così la diffusione sul territorio”*. In particolare, si segnala lo stanziamento di risorse per la diffusione dell’infrastruttura e per la copertura 5G lungo oltre 2.000 km di corridoi di trasporto europei e 10.000 km di strade extra-urbane al fine di *“abilitare lo sviluppo di servizi a supporto della sicurezza stradale, della mobilità, della logistica e del turismo”*.

La Missione 2 (*Rivoluzione verde e transizione ecologica*) ha l’obiettivo di accelerare la transizione delineata, superando barriere che si sono dimostrate critiche in passato; essa si compone di 4 Componenti alcune delle quali di grande interesse per il settore dei trasporti. Più in dettaglio:

- la Componente 1 (M2C1-Economia circolare e agricoltura sostenibile) si prefigge un duplice percorso verso l’obiettivo di una piena sostenibilità ambientale migliorando, da un lato, la gestione dei rifiuti e l’economia circolare e sviluppando, dall’altro, una filiera agricola/alimentare smart e sostenibile, tramite supply chain “verdi”. Sotto quest’ultimo profilo si inquadra
 - l’investimento 2.1 (Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca, ecc. – 0,80 miliardi di euro), che intervenendo sulla logistica dei settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo, (caratterizzati da forti specificità lungo tutta la filiera) intende arrivare alla definizione di un piano finalizzato alla riduzione dell’impatto ambientale del sistema dei trasporti nel settore agroalimentare intervenendo sul traffico delle zone più congestionate, sul miglioramento della capacità di stoccaggio delle materie prime e dei servizi hub, ecc.
- la Componente 2 (M2C2-Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile), intende contribuire al raggiungimento degli obiettivi strategici di decarbonizzazione incrementando la quota di energie rinnovabili; potenziando le infrastrutture di rete; promuovendo la produzione e l’utilizzo dell’idrogeno; sviluppando *“un trasporto locale più sostenibile”*. Particolare rilievo è dato alle filiere produttive con l’obiettivo di sviluppare una leadership industriale e di conoscenza nelle principali filiere della transizione, *“promuovendo lo sviluppo in Italia di supply chain competitive nei settori a maggior crescita, che consentano di ridurre la dipendenza da importazioni di tecnologie e rafforzando la ricerca e lo sviluppo nelle aree più innovative (fotovoltaico, idrolizzatori, batterie per il settore dei trasporti e per il settore elettrico, mezzi di trasporto)”*. In particolare:



- l'investimento 1.4 (Sviluppo biometano – 1,92 miliardi di euro) persegue, tra i vari, anche l'obiettivo di riconvertire e migliorare l'efficienza degli impianti biogas agricoli esistenti verso la produzione totale o parziale di biometano da utilizzare sia per il riscaldamento/raffrescamento industriale e residenziale sia nei settori terziario e dei trasporti;
- l'investimento 3.1 (Produzione in aree industriali dismesse – 0,50 miliardi di euro) si pone l'obiettivo di promuovere la produzione e l'uso di idrogeno nell'industria e nel trasporto locale, con la creazione delle cosiddette *hydrogen valleys* (aree industriali con economia in parte basata su idrogeno) utilizzando aree dismesse. *“Si prevede in una prima fase il trasporto dell'idrogeno alle industrie locali o su camion o, nel caso in cui l'area abbandonata sia già allacciata alla rete del gas, su condotte dedicate, in miscela con gas metano. In aggiunta, per aumentare la domanda, si prevede la possibilità di effettuare rifornimento con idrogeno nelle stazioni per camion o trasporto pubblico locale. Il progetto ha quindi l'ambizione di dare a questi luoghi una seconda vita, utilizzando le loro infrastrutture esistenti, se compatibili, per una serie di servizi energetici, con una produzione prevista in questa fase di 1-5 MW per sito”*;
- l'investimento 3.3 (Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale - 0,23 miliardi di euro) ha lo scopo di promuovere la creazione di stazioni di rifornimento a base di idrogeno e di implementare i progetti di sperimentazione. I distributori saranno adatti per camion e auto, funzionanti anche a pressioni di oltre i 700 bar (la realizzazione di questa rete sarà in linea con la direttiva 2014/94 /UE per la realizzazione di Corridoi Verdi);
- l'investimento 3.4 (Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario - 0,30 miliardi) prevede la *“conversione verso l'idrogeno delle linee ferroviarie non elettrificate in regioni caratterizzate da elevato traffico in termini di passeggeri con un forte utilizzo di treni a diesel come Lombardia, Puglia, Sicilia, Abruzzo, Calabria, Umbria e Basilicata. I progetti di fattibilità più avanzati in Valcamonica e Salento prevedono la sperimentazione in modo integrato di produzione, distribuzione e acquisto di treni ad idrogeno”*. In termini di infrastrutture, specifica il PNRR, sarà data priorità per le strutture di rifornimento alle aree con possibilità di sinergie con le stazioni di rifornimento per camion a lungo raggio, per aumentare utilizzo e domanda di idrogeno e per ridurre i costi di produzione.
“Dal momento che ad oggi non esistono stazioni di rifornimento a idrogeno per i treni in Italia, il progetto include attività di R&D (in linea con l'investimento 3.5 – 0,16 miliardi di euro) per sviluppo di elettrolizzatori ad alta pressione (TRL 5-7), sistemi di stoccaggio ad alta capacità con possibilità di utilizzo di idruri metallici o liquidi (TRL 3-5). Grazie a questi investimenti, sarà possibile convertire circa 9 stazioni di rifornimento su 6 linee ferroviarie”;
- l'investimento 4.1 (Rafforzamento mobilità ciclistica - 0,60 miliardi di euro) mira a promuovere la diffusione delle due ruote tramite la realizzazione (e manutenzione) di reti ciclabili in ambito urbano, metropolitano, regionale e nazionale, sia con scopi turistici o ricreativi, sia per favorire gli spostamenti quotidiani e l'intermodalità, in tutta sicurezza. È prevista la realizzazione di



circa 570 km di piste ciclabili urbane e metropolitane e di circa 1.250 km di piste turistiche;

- l'investimento 4.2 (Sviluppo trasporto rapido di massa - 3,60 miliardi di euro) è finalizzato a contenere le diseconomie connesse al diffuso utilizzo dell'automobile nelle scelte di mobilità privata attraverso lo sviluppo di sistemi di trasporto rapido di massa. La misura, in particolare *“prevede la realizzazione di 240 km di rete attrezzata per le infrastrutture del trasporto rapido di massa”* suddivise in metro, tram, filovie e funivie. *“Il focus dell'intervento sarà principalmente sulle aree metropolitane delle maggiori città italiane”*;
- l'investimento 4.3 (Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica - 0,74 miliardi di euro). Come è noto, per raggiungere gli obiettivi europei in materia di decarbonizzazione si stima necessario un parco circolante di circa 6 milioni di veicoli elettrici al 2030, per i quali saranno necessari 31.500 punti di ricarica rapida pubblici. La misura, di conseguenza, *“si pone l'obiettivo di costruire le infrastrutture abilitanti al fine di promuovere lo sviluppo di mobilità sostenibile e accelerare la transizione del modello tradizionale di stazioni di rifornimento basate su carburante verso punti di rifornimento per veicoli elettrici”*;
- l'investimento 4.4 (Rinnovo flotte bus e treni verdi – 3,64 miliardi di euro) prevede interventi per il rinnovo della flotta autobus, treni per trasporto regionale e intercity e del parco veicoli dei Vigili del Fuoco.

Il rinnovo della flotta autobus, con mezzi a basso impatto ambientale, è previsto avvenire accelerando l'attuazione del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile; *“in particolare, è previsto l'acquisto entro il 2026 di circa 3.360 bus a basse emissioni”*.

Relativamente al trasporto ferroviario, la misura prevede l'acquisto di 53 treni (a propulsione elettrica e ad idrogeno) *“per sostituire un numero equivalente di vecchie unità entro il 2026. A questi vanno aggiunte 100 carrozze di nuova concezione sviluppate con materiali riciclabili e rivestite con pannelli fotovoltaici”*.

Infine, verrà finanziato l'ammodernamento del parco automezzi dei Vigili del Fuoco, con circa 3.600 veicoli (elettrici ed a gas) per i servizi istituzionali e l'introduzione di 200 nuovi mezzi con alimentazione ibrida elettrico-endotermica negli aeroporti.

- La Componente 3 (M2C3-Efficienza energetica e riqualificazione edifici) intende rafforzare l'efficientamento energetico incrementando il livello di efficienza degli edifici. Tale scelta rappresenta una delle leve più virtuose per la riduzione delle emissioni di un Paese, quale è l'Italia, che si caratterizza per avere oltre il 60% degli edifici con più di 45 anni. In particolare, la Componente intende dare *“attuazione di un programma per migliorare l'efficienza e la sicurezza del patrimonio edilizio pubblico”*; avvalersi di incentivazioni a carattere temporaneo per la *“riqualificazione energetica e l'adeguamento antisismico del patrimonio immobiliare privato e per l'edilizia sociale”*; sviluppare efficienti sistemi di teleriscaldamento.



La Missione 3 (*Infrastrutture per una mobilità sostenibile*) mira a rendere il sistema infrastrutturale nazionale più moderno ed in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione. Gli investimenti previsti sono coerenti 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 [...] 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)”*. Pertanto, la Missione in parola si articola su due componenti:

- 1) investimenti sulla rete ferroviaria (Componente 1), orientati a potenziare il trasporto ferroviario (passeggeri e merci), aumentando la capacità e la connettività della ferrovia;
- 2) interventi a supporto dell'ammodernamento e della digitalizzazione del sistema della logistica (Componente 2).

“In stretta connessione con l'impianto strategico di questa Missione, a valere su risorse nazionali verranno inoltre realizzati investimenti per la Sicurezza stradale 4.0, al fine di migliorare la sicurezza e la resilienza climatica/sismica di ponti e viadotti, utilizzando le soluzioni fornite dall'innovazione tecnologica e in un'ottica di adattamento ai cambiamenti climatici; saranno finanziati interventi per lo sviluppo del sistema portuale per il miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti italiani, con una particolare attenzione alla riduzione delle emissioni inquinanti; si realizzeranno infine ulteriori interventi di rafforzamento del Servizio ferroviario regionale”.

- Gli investimenti che verranno attivati nell'ambito della Componente 1 (M3C1-Rete ferroviaria ad alta velocità e strade sicure), viene messo in evidenza nel PNRR, avranno un forte impatto in termini coesione perseguendo l'obiettivo di riduzione del divario Nord-Sud (misurato in termini di infrastrutture ferroviarie) e incidendo positivamente sulla qualità dei servizi e sui tempi di percorrenza. Pertanto, all'interno della Componente 1:
 - l'investimento 1.1 (Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci – 4,64 miliardi di euro) prevede risorse per interventi sulla rete ad Alta Velocità nell'ottica dell'ulteriore sviluppo dei servizi e della ulteriore integrazione con i sistemi di trasporto regionali, che svolgono un ruolo primario nel sostenere la domanda di mobilità locale alimentando il sistema AV. In particolare, gli interventi sulla rete ad Alta Velocità previsti nel Sud permetteranno di ridurre i tempi di percorrenza (aumentandone anche la capacità) e riguarderanno i collegamenti: Napoli-Bari; Palermo-Catania-Messina; Salerno-Reggio Calabria;
 - l'investimento 1.2 (Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa - 8,57 miliardi di euro) consentirà di potenziare i servizi di trasporto su ferro cercando di massimizzare le sinergie intermodali che si potranno sviluppare



anche nel trasporto delle merci migliorando le connessioni con il sistema portuale. In particolare, il PNRR intende potenziare la capacità dei collegamenti ferroviari nel Nord Italia e con il resto d'Europa e segnatamente: Brescia-Verona-Vicenza; Liguria-Alpi; Verona-Brennero (tangenziale ferroviaria di Trento);

- l'investimento 1.3 (Connessioni diagonali – 1,58 miliardi di euro) mira migliorare la connettività trasversale attraverso linee diagonali ad Alta Velocità; gli interventi riguardano le seguenti tratte: Roma-Pescara; Orte-Falconara; Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia;
- l'investimento 1.4 (Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario – 2,97 miliardi di euro) intende aggiornare i sistemi di sicurezza e segnalazione esistenti, garantendo così, *“con anticipo rispetto alle scadenze fissate dall’UE, la piena interoperabilità con le reti ferroviarie europee e l’ottimizzazione della capacità e delle prestazioni della rete”*;
- l'investimento 1.5 (Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave – 2,97 miliardi di euro) è finalizzato a potenziare i collegamenti "metropolitani" o "suburbani", così da garantire servizi capillari e con alte frequenze. Inoltre, tali interventi garantiranno servizi a medio raggio, *“con livelli di velocità e comfort competitivi rispetto all'uso dell'auto privata, anche grazie alla creazione di collegamenti regionali veloci. Essi consentiranno infine il miglioramento dell'accessibilità e l'interscambio tra le stazioni ferroviarie e altri sistemi di mobilità del trasporto rapido di massa”*;
- l'investimento 1.6 (Potenziamento delle linee regionali – 0,94 miliardi di euro) è orientato a rafforzare le linee ferroviarie regionali supportandone anche il collegamento e l'integrazione con la rete nazionale ad Alta Velocità, in particolare al Sud;
- l'investimento 1.7 (Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud – 2,40 miliardi di euro) punta ad interventi specifici per potenziare la rete ferroviaria nei *“diversi punti critici del Sud Italia (ad esempio in Molise, Basilicata, ecc.), per realizzare gli interventi di ultimo miglio ferroviario per la connessione di porti (Taranto e Augusta) e aeroporti (Salerno, Olbia, Alghero, Trapani e Brindisi), per aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale e per migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree urbane del Mezzogiorno”*;
- l'investimento 1.8 (Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud – 0,70 miliardi di euro) è dedicato alle stazioni ferroviarie nel Mezzogiorno ed include i seguenti interventi:
 - hub urbani e linee metropolitane per lo sviluppo della mobilità sostenibile: *“9 progetti che mirano allo sviluppo, alla riqualificazione, all'accessibilità e all'efficientamento energetico di stazioni e nodi ferroviari, che fungono da hub di mobilità, e di fermate di linee metropolitane (tra cui Villa S. Giovanni, Messina Centrale e Messina Marittima, Benevento, Caserta, Bari, Taranto, Lecce, Crotona, le stazioni della linea L2 della metropolitana di Napoli e la nuova fermata di S. Maria di Settimo - Montalto Uffugo)”*;



- riqualificazione funzionale, miglioramento dell'accessibilità e intermodalità di stazioni di dimensioni medio-grandi e con alti volumi di traffico: *“si tratta di interventi relativi a 30 stazioni di importanza strategica dal punto di vista trasportistico e/o turistico, descritte come stazioni del circuito Easy&Smart (tra cui Pescara, Potenza, Barletta, Lamezia Terme, Cosenza, Reggio Calabria Lido, Sapri, Oristano e Palermo Notarbartolo, Milazzo, Marsala e Siracusa)”*.
- Nell'ambito della Componente 2 (Intermodalità e logistica integrata) *“gli interventi di riforma sono legati al miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti, nell'ottica di una maggiore sostenibilità ambientale della mobilità via mare dei passeggeri e delle merci. Sono inoltre previsti investimenti nella digitalizzazione degli aeroporti e della filiera logistica, questi ultimi accompagnati da riforme volte a rafforzare la pianificazione strategica, a realizzare lo sportello unico dei controlli, ad implementare una piattaforma digitale interoperabile e a effettuare una revisione della normativa in materia di concessioni portuali”*.

La Missione 4 (Istruzione e ricerca) si pone l'obiettivo di *“rafforzare le condizioni per lo sviluppo di una economia ad alta intensità di conoscenza, di competitività e di resilienza”* che riconosca come fattori abilitanti adeguati sistemi di istruzione e ricerca; le scelte vengono declinate in un incremento della spesa in R&S e in una più efficace collaborazione tra la ricerca pubblica e il mondo imprenditoriale. A tale riguardo:

- l'investimento 1.1 (Fondo per il Programma Nazionale Ricerca e progetti di Ricerca di Significativo Interesse Nazionale – 1,80 miliardi di euro) rafforza le misure di sostegno alla ricerca scientifica e tra queste quelle connesse all'area di intervento *“clima, energia, mobilità sostenibile”* del PNR 2021-2027;
-
- l'investimento 1.4 (Potenziamento strutture di ricerca e creazione di *“campioni nazionali di R&S”* su alcune Key Enabling Technologies – 1,60 miliardi di euro) mira alla creazione di centri di ricerca nazionale, selezionati con procedure competitive, *“che siano in grado di raggiungere, attraverso la collaborazione di Università, centri di ricerca e imprese, una soglia critica di capacità di ricerca e innovazione”*. Ad oggi sono stati individuati un insieme di potenziali centri nazionali su alcune tematiche, tra le quali la *“mobilità sostenibile”*, sebbene – specifica il PNRR – la scelta effettiva avverrà sulla base di bandi competitivi.

Infine, la Missione 5 (*Inclusione e coesione*); tale Missione ha un ruolo di rilievo nel perseguimento degli obiettivi trasversali più volte richiamati in tutto il PNRR. In particolare, si segnala nell'ambito della:

- Componente 2 (Rigenerazione urbana e housing sociale):
 - l'investimento 2.2 (Piani Urbani Integrati – 2,45 miliardi di euro) dedicato alle periferie delle Città Metropolitane *“prevede una pianificazione urbanistica partecipata, con l'obiettivo di trasformare territori vulnerabili in città smart e sostenibili”*; nelle aree metropolitane si potranno realizzare sinergie di



pianificazione tra il Comune “principale” ed i Comuni limitrofi con l’obiettivo di ricucire tessuto urbano ed extra-urbano, colmando deficit infrastrutturali e di mobilità.

- Componente 3 (Interventi speciali per la coesione territoriale):
 - l’investimento 4 (Interventi per le Zone Economiche Speciali (ZES) – 0,63 miliardi di euro) che mira ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti, ed in particolare con le reti Trans Europee (TEN-T).

Nell’ambito dei Piani strategici di sviluppo delle otto ZES coinvolte (ZES Regione Campania; ZES Regione Calabria; ZES Ionica Interregionale nelle regioni Puglia e Basilicata; ZES Adriatica Interregionale nelle regioni Puglia e Molise; ZES Sicilia occidentale; ZES Sicilia orientale; ZES Regione Abruzzo; in fase finale l’istituzione della ZES Regione Sardegna) sono previste diverse progettualità infrastrutturali tra cui:

 - collegamenti di “ultimo miglio” tra le aree industriali e la rete SNIT e TEN-T e
 - *“Reti di trasporto resilienti ed efficienti con interventi locali mirati a rafforzare il livello di sicurezza delle opere d’arte serventi (spesso vetuste), relativamente all’accesso alle strutture principali (porti, aeroporti, aree produttive) e comunque secondo le regole dettate dalle vigenti normative tecniche (NTC18) e linee guida dedicate”.*

In conclusione, il Governo ritiene che il Piano costituisca una risposta adeguata e credibile alle sfide macroeconomiche che si prefigge; esso include un ampio spettro di provvedimenti che toccano molti dei principali nodi strutturali dell’economia e, dopo anni di moderato consolidamento di bilancio, rilancia un ampio piano di investimenti. Da questi e dalle riforme necessarie si attende un recupero della produttività totale dei fattori e con essa la crescita dell’economia.

Su tali basi, il Governo stima che gli investimenti previsti nel Piano avranno un impatto significativo, e protratto nel tempo, sulle principali variabili macroeconomiche e nel suo anno di conclusione (2026), il prodotto interno lordo nazionale potrebbe risultare di 3,6 punti percentuali più alto rispetto all’andamento tendenziale, con evidenti benefici sulla riduzione dei divari regionali rispetto ai quali l’implementazione del programma di riforme potrà ulteriormente accrescerne gli impatti. Dalla maggiore crescita dovuta al Piano è attesa anche una significativa discesa del tasso di disoccupazione stimata al 7,1% nel 2026, in linea con all’attuale tasso di disoccupazione nell’UE e comunque ben al di sotto della soglia fissata dalla Commissione (al 10%) per valutare gli squilibri macroeconomici.

Con riserva di fornire eventuali aggiornamenti, si porgono i più cordiali saluti.

IL RESPONSABILE
AREA STUDI E POLITICHE ECONOMICHE
EZIO CIVITAREALE