

**PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA**

***#NEXT GENERATION  
ITALIA***

AGGIORNAMENTO AL 6 DICEMBRE 2020

**SOLO USO INTERNO - RISERVATA**

## 2.3 Infrastrutture per una mobilità sostenibile

L'intervento sulle infrastrutture per la mobilità previsto nel PNRR si pone obiettivi ambiziosi in termini di connettività, sicurezza, decarbonizzazione, digitalizzazione e sostenibilità dei trasporti, nel rispetto del principio del *do not significant harm* che esclude dal finanziamento europeo investimenti infrastrutturali che provocano effetti negativi sull'ambiente. Per questo sono richiesti sia investimenti sia l'attuazione di riforme volte a semplificare gli iter autorizzativi e a garantire una più rapida esecuzione delle Opere.

La missione infrastrutturale punta a completare entro il 2026, l'anno finale di *Next Generation EU*, una prima e significativa tappa di un percorso di più lungo termine verso la realizzazione di un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale. Aggiungendo risorse a progetti già esistenti e accelerandoli, nonché introducendone di nuovi, si punterà a realizzare e completare opere che fanno parte di progetti infrastrutturali europei o che vadano a colmare lacune che hanno sin qui penalizzato lo sviluppo economico del Paese e, in particolare, del Mezzogiorno e delle Isole.

In primo luogo, sono previsti interventi di velocizzazione e di incremento della capacità dei trasporti ferroviari per passeggeri e merci, lungo gli assi prioritari del paese Nord-Sud ed Est-Ovest, per favorire la connettività del territorio ed il passaggio del traffico da gomma a ferro. In particolare, nel Nord del paese si potenzieranno le tratte ferroviarie Milano-Venezia, Verona-Brennero, Liguria-Alpi e Torino-Lione, migliorando i collegamenti con i porti di Genova e Trieste; nel Centro del paese si rafforzeranno due assi Est-Ovest (Roma-Pescara e Orte-Falconara) riducendo significativamente i tempi di percorrenza ed aumentando le capacità; infine, si estenderà l'Alta Velocità al Sud lungo le direttrici Napoli-Bari e Salerno-Reggio-Calabria, velocizzando anche il collegamento diagonale da Salerno a Taranto e la linea Palermo-Catania-Messina.

Inoltre, sono previsti interventi di messa in sicurezza, contrasto e adattamento al cambio climatico e digitalizzazione della rete stradale che includeranno una forte componente di ammodernamento tecnologico, attraverso un sistema di monitoraggio digitale ed avanzato, che consenta di ridurre i rischi di dissesto e sismici, i rischi di incidenti, e di realizzare risparmi sulle future spese di manutenzione.

Infine, sono previsti una serie di interventi relativi al settore della logistica ed in particolare del sistema marittimo. Il traffico merci intermodale in Italia è tipicamente terrestre, gomma-ferro, e si integra poco con il traffico marittimo. Considerando che i punti estremi dei corridoi ferroviari merci (istituiti con il Reg. 913/2010) sono spesso dei porti, risulta dirimente, ai fini di un rapido collegamento fra la linea ferroviaria e l'infrastruttura portuale e per migliorare la competitività dei porti italiani, la risoluzione dell'"ultimo miglio". A causa delle inefficienze del settore, le nostre imprese pagano, infatti, un extra costo della logistica superiore dell'11%

rispetto alla media europea. Oltre al miglioramento dei collegamenti l'obiettivo generale è quello della sostenibilità ambientale, riducendo le emissioni legate alla movimentazione delle merci, accompagnando la trasformazione *Green* del sistema portuale.

Un primo dato strutturale che viene affrontato da questa missione è la forte incidenza del trasporto su gomma – sia merci sia passeggeri – rispetto a quello su rotaia (Tav. M3.1).

**TAVOLA M3.1 – QUOTE MERCI E PASSEGGERI PER MODO DI TRASPORTO (2018)**

	Trasporto ferroviario	Trasporto stradale	Trasporto marittimo	Trasporto aereo
<b>Merchi</b>	15,5%	52,4%	32,5%	2,2%
<b>Passeggeri</b>	6,5%	90,9%	0,4%	0,6%

Fonte: Piano Nazionale di Riforma, 2020.

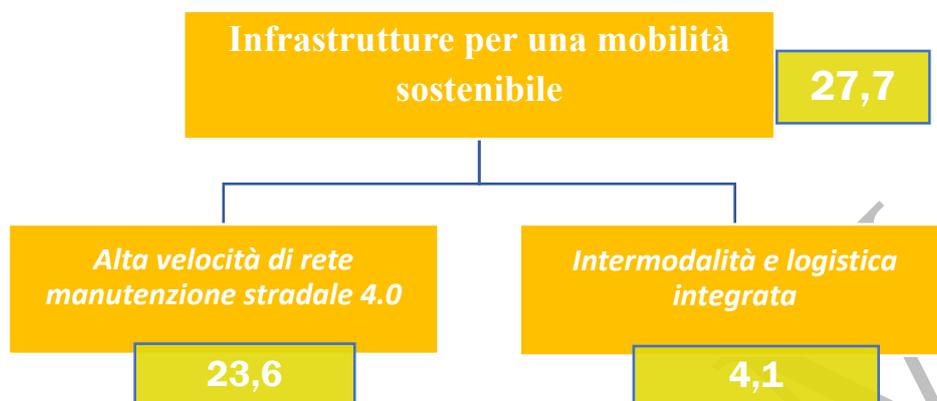
Questo fattore, che dipende solo in parte dalla morfologia del territorio nazionale, comporta più elevate emissioni di CO<sub>2</sub>, frequenti congestionamenti sulle principali direttrici stradali, costi e logistica di trasporto merci non sempre competitivi, ed un elevato numero di incidenti, con conseguente rilevante costo umano e sociale.

Inoltre, questa situazione, incidendo in modo diverso tra le aree del Paese, non fornisce a tutti i cittadini la possibilità di muoversi in tempi rapidi e con sicurezza in tutte le zone del territorio nazionale. Come sottolineato anche dal Parlamento, è necessario intervenire anche per invertire i fenomeni di depauperamento demografico e socio-economico dei territori meno collegati. Una migliore e più estesa rete ferroviaria ed una rete stradale *smart*, più sicura e resiliente al cambio climatico sono imprescindibili per contribuire a colmare il divario tra il nord e il sud del Paese, garantire collegamenti rapidi ed efficienti tra l'est e l'ovest della penisola e uniformare la qualità dei servizi di trasporto su tutto il territorio nazionale.

Nell'ambito di questa Missione, il Governo intende puntare, in primo luogo, sulla Alta Velocità di Rete (AVR) per passeggeri e merci, su interventi che riguardano la resilienza della rete stradale e autostradale con un'attenzione particolare per ponti e viadotti, soggetti ad elevato rischio idrogeologico, e sulle strutture per l'efficientamento energetico e le connessioni intermodali dei porti.

Questi investimenti in infrastrutture ferroviarie, portuali, stradali e in sistemi di monitoraggio avanzato costituiscono un vero e proprio volano per stimolare la domanda interna e l'attività economica del Paese, attraverso una miglior connettività sia in termini di capacità che di tempi, e assicurano un notevole risparmio nei costi di manutenzione nel medio periodo.

La missione **Infrastrutture per una mobilità sostenibile** si concretizza in 2 linee di azione (componenti) che prevedono 4 progetti tra riforme e investimenti, per un ammontare complessivo di risorse pari a 27,7 miliardi di euro.



La **prima componente** – **Alta velocità di rete e manutenzione stradale 4.0** – prevede la realizzazione di una serie di opere infrastrutturali sia sulla rete ferroviaria sia su quella stradale per facilitare la mobilità dei cittadini e delle merci, contribuendo anche a renderla sostenibile.

1. **Opere Ferroviarie per la mobilità e connessione veloce del Paese:** opere ferroviarie volte a realizzare l'AVR, a rafforzare i collegamenti Nord-Sud ed Est-Ovest del Paese così come i corridoi europei TEN-T, e ad innalzare gli standard tecnologici e di sicurezza della rete e dei suoi principali nodi. Un obiettivo chiave è estendere l'Alta Velocità al Sud per migliorare la connettività del paese, riducendo significativamente i tempi di viaggio. Le opere ferroviarie al Nord sono invece sinergiche con gli investimenti previsti sui porti di Genova e Trieste (aumenteranno la capacità di trasporto merci su ferro dai porti verso l'Europa centrale), mentre le opere ferroviarie nel Centro miglioreranno i collegamenti di rete Est-Ovest. Gli investimenti previsti sullo sviluppo tecnologico di vari nodi e direttrici della rete (applicazione della tecnologia ERTMS), infine, aumenteranno significativamente la capacità e sicurezza del trasporto ferroviario, con effetti importanti anche sul trasporto ferroviario regionale e sulla frequenza del traffico pendolari in entrata a Milano, Roma e Napoli.

Per la realizzazione rapida di queste opere è previsto un intervento volto ad accelerare l'iter di approvazione dei contratti di programma con Rete Ferroviaria Italiana, semplificando le procedure ed eliminando fasi ridondanti. Si propone che le Commissioni Parlamentari competenti esprimano parere sugli atti di indirizzo strategico, preliminarmente al parere del CIPE, e che la Corte dei Conti svolga (ai sensi dell'articolo 22 del decreto legge n.76 del 16 luglio 2020, convertito con la legge 11 settembre 2020, n. 120, cosiddetto "D.L. semplificazioni"), a richiesta del Governo o delle competenti Commissioni parlamentari, il controllo concomitante sul Contratto di Programma ed i

relativi allegati tecnici, al fine di accelerare tali interventi, utili al sostegno ed al rilancio dell'economia nazionale.

2. **Messa in sicurezza e monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti:** modernizzazione e messa in sicurezza di collegamenti stradali strategici in termini di coesione territoriale, a forte rischio strutturale e con un elevato livello di incidentalità. Si tratta di opere immediatamente cantierabili, per le quali si prevede un intervento straordinario di messa in sicurezza e l'inserimento di un sistema di sensoristica avanzata per il monitoraggio delle opere, rafforzandone la resilienza. Questi interventi saranno agevolati dalla riforma attuata con il "D.L. Semplificazioni" che ha recepito anche le pertinenti disposizioni in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

La **seconda componente –Intermodalità e logistica integrata** – attiene al miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti in chiave green. Questa componente prevede due elementi progettuali: il miglioramento della capacità e produttività dei principali porti attraverso una serie di interventi puntuali che coinvolgono, ad esempio, la diga foranea di Genova, e l'accessibilità portuale e dei collegamenti ferroviari e stradali con i porti; inoltre, la sostenibilità ambientale dei porti attraverso il miglioramento della situazione ambientale e la riduzione delle emissioni di CO2 dei porti (riducendo le emissioni inquinanti da combustibili fossili sia degli edifici, che degli impianti, che dei mezzi di servizio sia terrestri che navali).

I progetti di questa componente riguardano:

1. **Porti e intermodalità collegata alle grandi linee di comunicazione europea.** Sono i porti maggiori interessati dall'intervento (Genova e Trieste), snodi strategici per l'Italia e per il commercio nel Mediterraneo per i quali si prevede lo sviluppo delle infrastrutture portuali e delle infrastrutture terrestri di interconnessione.
2. **Altri interventi su porti, infrastrutture e reti TEN-T.** Sono previsti interventi di sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico dei porti (*Green ports*) per la conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale, per l'elettificazione delle banchine (*Cold ironing*), per il rinnovo in logica sostenibile del parco autotrasporto e del trasporto ferroviario merci e per la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali e aeroportuali.

Tali interventi avverranno in un quadro di **riforme**, relative a: (i) la semplificazione delle operazioni di import/export attraverso l'effettiva implementazione dello sportello unico doganale, con la creazione di un apposito Portale, lo sviluppo di interoperabilità con le banche dati nazionali, il coordinamento da parte della dogana delle attività di controllo; (ii) il potenziamento delle ZES (Zone economiche speciali) che, grazie alla semplificazione amministrativa, all'applicazione di una legislazione economica agevolata e all'offerta di incentivi di natura fiscale, potranno attrarre investimenti produttivi; (iii) lo snellimento delle procedure di autorizzazione alla realizzazione degli impianti per il *cold ironing* di competenza

di Terna; *(iv)* per quanto riguarda la digitalizzazione, il coordinamento della Piattaforma strategica nazionale UIRNET con la rete dei porti al fine di attivare su tutti i porti i Port Community Systems (PCS), strumenti di digitalizzazione dei movimenti passeggeri e merci.

BOZZA CDM

## Missione, componenti e progetti

### INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

#### Alta velocità di rete e manutenzione stradale 4.0

Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese

Messa in sicurezza e monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti

#### Intermodalità e logistica integrata

Porti e intermodalità collegata alle grandi linee di comunicazione europea

Altri interventi su porti, infrastrutture e reti TEN-T

BOZZA CDM