



CONFINDUSTRIA VENEZIA  
AREA METROPOLITANA DI VENEZIA E ROVIGO

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Missione 3  
Infrastrutture per una mobilità sostenibile

Nota di sintesi

18 giugno 2021

### MISSIONE 3: INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

La missione 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") e di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile individuati dall'agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Su questa missione gli investimenti ammontano a **25,13 miliardi** di euro. La missione si suddivide in 2 componenti:

- **Componente 1: Rete Ferroviaria ad Alta Velocità/Capacità**
- **Componente 2: Intermodalità e Logistica Integrata**

#### M3Componente 1 – Rete Ferroviaria ad Alta Velocità/Capacità

Per questa componente che mira al completamento dei principali assi ferroviari ad alta velocità ed alta capacità, con particolare focus sul Mezzogiorno, all'integrazione fra questi e la rete ferroviaria regionale e alla messa in sicurezza dell'intera rete ferroviaria. L'obiettivo principale è **potenziare il trasporto su ferro di passeggeri e merci**, aumentando la capacità e la connettività della ferrovia e migliorando la qualità del servizio lungo i principali collegamenti nazionali e regionali, anche attraverso il rafforzamento dei collegamenti transfrontalieri; gli investimenti stanziati ammontano a **24,77 miliardi di euro** e sono suddivisi in 2 ambiti di intervento:

- **Ambito 1: Investimenti sulla rete ferroviaria**

Riforma 1.1: Accelerazione dell'iter di approvazione del Contratto tra MIMS e RFI

Riforma 1.2: Accelerazione dell'iter di approvazione dei progetti ferroviari

Investimento 1.1: Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci (4,64 miliardi)

Investimento 1.2: Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa (8,57 miliardi)

Investimento 1.3: Connessioni diagonali (1,58 miliardi)

Investimento 1.4: Introduzione del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS) (2,97 miliardi)

Investimento 1.5: Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave (2,97 miliardi)

Investimento 1.6: Potenziamento delle linee regionali (0,94)

Investimento 1.7: Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud (2,40 miliardi)

Investimento 1.8: Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud (0,40 miliardi)

- **Ambito 2: Sicurezza stradale 4.0**

Riforma 2.1: Trasferimento della titolarità delle opere d'arte (ponti, viadotti e cavalcavia) relative alle strade di secondo livello ai titolari delle strade di primo livello (autostrade e strade extraurbane principali);

Riforma 2.2: Attuazione delle Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti (D.M. 578 del 17 dicembre 2020).

Obiettivi:

- decarbonizzazione e riduzione delle emissioni attraverso il trasferimento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia;
- aumento della connettività e della coesione territoriale attraverso la riduzione dei tempi di viaggio e il miglioramento della qualità dei servizi;
- digitalizzazione delle reti di trasporto;
- aumento della competitività dei sistemi produttivi, in particolare del Sud attraverso il miglioramento dei collegamenti ferroviari

<b>Ambito 1: Investimenti sulla rete ferroviaria</b>		
<p>Le proposte di interventi infrastrutturali e tecnologici nel settore ferroviario consistono nello:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•sviluppo dell'alta velocità/capacità e alla velocizzazione della rete ferroviaria per passeggeri e merci;</li> <li>•completamento dei corridoi ferroviari TEN-T;</li> <li>•completamento delle tratte di valico;</li> <li>•potenziamento dei nodi, delle direttrici ferroviarie e delle reti regionali;</li> <li>•riduzione del gap infrastrutturale Nord-Sud</li> </ul> <p><b>Importo stanziato: 24,77 miliardi</b></p>		
<b>Riforme necessarie</b>		
1.1: Accelerazione dell'iter di approvazione del Contratto tra MIMS e RFI	verrà accelerato l'iter di approvazione del Contratto di Programma quinquennale tra MIMS e RFI e delle sue variazioni annuali, consentendo di velocizzare la progettazione e la realizzazione dei lavori	-
1.2: Accelerazione dell'iter di approvazione dei progetti ferroviari	<p>Il MIMS proporrà una modifica normativa, per anticipare la localizzazione dell'opera al momento del "Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica" (PFTE). La localizzazione, in variante agli strumenti urbanistici, comporterà l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. Le ulteriori autorizzazioni, che non possono essere acquisite sul PFTE, potranno essere ottenute nelle successive fasi di progettazione con indizione della Conferenza dei servizi decisoria a cura dei Commissari o dell'Amministrazione precedente. Vengono previsti i seguenti effetti positivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sono anticipate al PFTE tutte le osservazioni/prescrizioni</li> </ul>	-

	<p>delle varie Amministrazioni/Enti, consentendo quindi di recepirle, con evidenti economie di tempi e risorse, nella successiva fase di Progettazione Definitiva;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• viene vincolato sotto il profilo urbanistico il territorio interessato dall'opera (contenuto nel corridoio), inibendo di conseguenza l'attività edificatoria da parte dei terzi con un risparmio economico per espropri nella fase realizzativa;</li> <li>• viene ridotto il tempo complessivo per l'iter autorizzativo dei progetti (PFTE e PD o PE) dagli attuali 11 mesi a 6 mesi (pari al 45% del tempo complessivo).</li> </ul>	
<b>Investimento</b>	<b>Azioni previste</b>	<b>Importo stanziato</b>
1.1: Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci	<p>Gli interventi proposti saranno integrati con i sistemi di trasporto regionali, che svolgono un ruolo primario nel sostenere la domanda di mobilità locale alimentando il sistema dei collegamenti ad Alta Velocità a livello nazionale. Gli interventi sulla rete ad Alta Velocità previsti nel Sud permetteranno di ridurre i tempi di percorrenza e di aumentare la capacità, sulle linee: Napoli-Bari; Palermo-Catania-Messina; Salerno-Reggio Calabria</p>	4,64
1.2: Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa	<p>Potenziare i servizi di trasporto su ferro, secondo una logica intermodale e stabilendo per le merci connessioni efficaci con il sistema dei porti esistenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Brescia-Verona-Vicenza:</b> gli interventi si riferiscono alla tratta Brescia-Verona e alla tratta Verona-Bivio Vicenza. I principali</li> </ul>	8,57

	<p>benefici saranno un aumento della capacità e della regolarità del traffico grazie alla separazione dei nuovi servizi AV rispetto a quelli preesistenti, un significativo miglioramento del sistema di trasporto regionale, dovuto alla maggiore capacità della linea tradizionale e una migliore accessibilità della nuova stazione di Vicenza Fiera.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Liguria-Alpi:</b> al completamento dell'intero progetto i tempi di percorrenza saranno quasi dimezzati sia sulla tratta Genova-Milano che sulla tratta Genova-Torino. Inoltre, la capacità sarà aumentata da 10 a 24 treni/ora sulle tratte soggette a quadruplicamento in prossimità del nodo di Milano (Rho- Parabiago e Pavia-Milano-Rogoredo). L'intervento infine permetterà il transito di treni merci con lunghezza fino a 750 metri.</li> <li>• <b>Verona-Brennero:</b> verrà realizzata la tangenziale ferroviaria di Trento, che fa parte del progetto di potenziamento e sviluppo della direttrice Verona- Brennero, al completamento del quale ci sarà un significativo aumento della capacità della linea fino a 400 treni/giorno.</li> </ul>	
1.3: Connessioni diagonali	L'obiettivo degli interventi proposti è quello di ridurre i tempi di percorrenza per i passeggeri e di trasporto delle	1,58

	<p>merci dall'Adriatico e dallo Ionio al Tirreno, sulle tratte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Roma-Pescara</li> <li>• Orte-Falconara</li> <li>• Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia</li> </ul>	
1.4: Introduzione del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)	L'investimento si pone l'obiettivo di aggiornare i sistemi di sicurezza e segnalazione esistenti, garantendo così, con anticipo rispetto alle scadenze fissate dall'UE, la piena interoperabilità con le reti ferroviarie europee e l'ottimizzazione della capacità e delle prestazioni della rete	2,97
1.5: Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave	Gli interventi sui nodi mirano a potenziare i collegamenti "metropolitani" o "suburbani", al fine di garantire servizi capillari con alte frequenze, sostenendo così la domanda di mobilità espressa dalle grandi città metropolitane e dalle aree urbane di medie dimensioni. Essi consentiranno il miglioramento dell'accessibilità e l'interscambio tra le stazioni ferroviarie e altri sistemi di mobilità del trasporto rapido di massa. Gli interventi di potenziamento dei collegamenti nazionale chiave riguarderanno diverse zone del Paese, soprattutto le aree di confine (ad esempio, il rafforzamento dei collegamenti con i valichi svizzeri sulla Liguria-Alpi), le dorsali centrali e l'accesso ai porti, in particolare nelle Regioni del Sud.	2,97
1.6: Potenziamento delle linee regionali	Potenziare e rafforzare le linee ferroviarie regionali (interconnesse o meno alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale), sostenendone anche il collegamento e l'integrazione con la rete nazionale ad Alta Velocità, in particolare nelle Regioni del Mezzogiorno. Tali interventi, infine, prevedono, in particolare per le aree centro-meridionali, la sostituzione di alcuni treni alimentati a diesel	0,94

	con sistemi di trazione a <b>idrogeno verde</b> , in modo da ridurre notevolmente le emissioni inquinanti nell'atmosfera.	
1.7: Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud	Interventi specifici per potenziare la rete ferroviaria in diversi punti critici del Sud Italia, per realizzare gli interventi di ultimo miglio ferroviario per la connessione di porti e aeroporti, per aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale e per migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree urbane del Mezzogiorno.	2,40
1.8: Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Hub urbani e linee metropolitane per lo sviluppo della mobilità sostenibile:</b> gli investimenti riguardano 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, Crotone, le stazioni della linea L2 della metropolitana di Napoli e la nuova fermata di S. Maria di Settimo - Montalto Uffugo);</li> <li>• <b>Riqualificazione funzionale, miglioramento de/l'accessibilità e intermodalità di stazioni di dimensioni medio-grandi e con alti volumi di traffico:</b> interventi relativi a 30</li> </ul>	0,70

	<p>stazioni di importanza strategica dal punto di vista trasportistico e/o turistico, descritte come stazioni del circuito Easy&amp;Smart (tra cui Pescara, Potenza, Barletta, Lamezia Terme, Cosenza, Reggio Calabria Lido, Sapri, Oristano e Palermo Notarbartolo, Milazzo, Marsala e Siracusa).</p>	
<p><b>Ambito 2: Sicurezza stradale 4.0</b></p>		
<p>Riguarda la messa in sicurezza, il contrasto e l'adattamento al cambiamento climatico della rete stradale, con una forte componente di ammodernamento tecnologico attraverso un sistema di monitoraggio digitale avanzato  <b>Importo stanziato: - miliardi</b></p>		
<p><b>Riforme necessarie</b></p>		
<p>2.1: Trasferimento della titolarità delle opere d'arte (ponti, viadotti e cavalcavia) relative alle strade di secondo livello ai titolari delle strade di primo livello (autostrade e strade extraurbane principali)</p>	<p>Attuazione del "Decreto Semplificazioni" (Decreto-legge n. 76 del 16 luglio 2020, convertito in Legge n. 120 dell'11 settembre 2020) nella parte in cui si prevede il trasferimento della titolarità di ponti, viadotti e cavalcavia sulle strade di secondo livello a quelle di primo livello (autostrade e strade statali), in particolare dai Comuni, dalle Province e dalle Regioni allo Stato. La finalità è aumentare la sicurezza complessiva della rete stradale, in quanto la manutenzione di ponti, viadotti e cavalcavia sarà di competenza dell'ANAS e/o delle società concessionarie autostradali, che hanno capacità di pianificazione e manutenzione migliori rispetto ai singoli comuni o alle province.</p>	<p>-</p>
<p>2.2: Attuazione delle Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti (D.M. 578 del 17 dicembre 2020)</p>	<p>Attuazione del processo di valutazione del rischio di ponti e viadotti esistenti, secondo modalità definite dalle Linee guida citate, che assicureranno l'omogeneità della classificazione e della gestione del rischio, della valutazione della sicurezza e del</p>	<p>-</p>



	monitoraggio dei ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari, esistenti lungo strade statali o autostrade gestite da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali.	
--	--	--

### M3 Componente 2 – Intermodalità e Logistica Integrata

Per questa componente che mira al miglioramento della competitività, capacità e resilienza del sistema della logistica, in un'ottica di efficientamento delle procedure e di riduzione dell'impatto ambientale, gli investimenti stanziati ammontano a 0,36 miliardi di euro e gli obiettivi sono:

- Potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata;
- Miglioramento della sostenibilità ambientale, resilienza ai cambiamenti climatici ed efficientamento energetico dei porti;
- Digitalizzazione della catena logistica e del traffico aereo;

Riduzione delle emissioni connesse all'attività di movimentazione delle merci.

**Importo stanziato: 0,36 miliardi**

#### Ambito 1: Sviluppo del sistema portuale

Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica; Riforma 1.2: Attuazione del regolamento che definisce l'assegnazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali;

Riforma 1.3: Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di Cold Ironing;

#### Ambito 2: Intermodalità e logistica integrata

Riforma 2.1: Semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli;

Riforma 2.2: Interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PNL) per la rete dei porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci;

Riforma 2.3: Semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all'adozione della CMR elettronica, alla modernizzazione della normativa sulla spedizione delle merci, all'individuazione dei laboratori di analisi accreditati per i controlli sulle merci;

Investimento 2.1: Digitalizzazione della catena logistica (0,25 miliardi)

Investimento 2.2: Innovazione digitale dei sistemi aeroportuali (0,11 miliardi)

<b>Ambito 1: Sviluppo del sistema portuale</b>		
Interventi di riforma sui porti che, insieme agli investimenti previsti a valere sui fondi nazionali, sono finalizzati a garantire l'intermodalità con le grandi linee di comunicazione europee, sviluppando collegamenti con i traffici oceanici e con quelli intermediterranei, aumentando la dinamicità e la competitività del sistema portuale italiano, in un'ottica di riduzione delle emissioni climalteranti. Gli investimenti legati a questa componente consentiranno un aumento dei volumi di passeggeri (che nel 2019 si attestavano a 56 milioni, di cui 12 milioni da navi da crociera) e merci (nel 2019 479 milioni di tonnellate), comportando una sostanziale riduzione del traffico stradale.		
<b>Riforme necessarie</b>		

1.1 Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica	l'aggiornamento della pianificazione portuale sia a livello del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) sia a livello di Piano Regolatore Portuale (PRP).	
1.2 Attuazione del regolamento che definisce l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali	definire le condizioni relative alla durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari.	
1.3 Semplificare le procedure di autorizzazione per gli impianti di Cold Ironing	definizione e approvazione di procedure semplificate per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio	
<p><b>Ambito 2: Intermodalità e logistica integrata</b></p> <p>La digitalizzazione dei sistemi logistici, inclusi quelli aeroportuali, avrà un rilevante ruolo nel rilancio di questi settori, grazie all'utilizzo delle soluzioni tecnologiche innovative volte a efficientare il sistema e ridurre anche l'impatto ambientale. In quest'ottica, è necessario concepire le infrastrutture logistiche come un unicum di nodi e reti, adeguatamente interconnesse, che consentano una movimentazione dei carichi quanto più possibile fluida e priva di "colli di bottiglia". Ciò è possibile solo attraverso un'efficace opera di digitalizzazione per garantire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• procedimenti "just in sequence";</li> <li>• industrializzazione della catena di trasporto tra aeroporti, porti marittimi, dry ports;</li> <li>• modularità e standardizzazione necessaria per gestire grandi numeri di merci sbarcate nei porti.</li> </ul> <p>La rivoluzione digitale e l'aumento di produttività a essa correlata saranno perseguite attraverso un investimento significativo per portare banda larga e 5G nei nodi principali della catena logistica (intervento collegato a M1C2).</p> <p><b>Importo stanziato:0,36 miliardi</b></p>		
<b>Riforme necessarie</b>		
2.1: Semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli	creazione di un apposito portale a servizio dello Sportello Unico dei Controlli, che permetterà l'interoperabilità con le banche dati nazionali e il coordinamento delle attività di controllo da parte delle dogane.	
2.1: Interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PLN) per la rete dei	Volta a rendere interoperabili i Port Community System,	

<p>porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci</p>	<p>ovvero gli strumenti di digitalizzazione dei movimenti di passeggeri e merci delle singole Autorità di Sistema Portuale, in modo che siano compatibili tra di loro e con la Piattaforma Logistica Nazionale</p>	
<p>2.3: Semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all'adozione della CMR elettronica, alla modernizzazione della normativa sulla spedizione delle merci, all'individuazione dei laboratori di analisi accreditati per i controlli sulle merci</p>	<p>I principali benefici attesi dall'introduzione dell'eCMR ("Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route" elettronica) in Italia sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• maggiore sicurezza, velocità ed economicità dei flussi informativi;</li> <li>• semplificazione dei flussi informativi tra gli attori della catena logistica;</li> <li>• riduzione dei costi di emissione, molto inferiori a quelli del CMR cartaceo;</li> <li>• minore possibilità di errori e discrepanze tra le versioni in possesso del mittente, del trasportatore e del destinatario della merce;</li> <li>• maggiore trasparenza e facilità di controllo, con particolare riguardo all'intermodalità e alla duplicazione dei controlli, in virtù del monitoraggio costante delle operazioni e della possibilità di accedere alle informazioni in tempo reale;</li> <li>• incentivazione della competitività delle imprese di autotrasporto italiane nell'acquisizione di contratti di trasporto</li> </ul>	

	<p>internazionale da parte di imprese degli Stati che già applicano il suddetto Protocollo.</p> <p>E' inoltre necessario intervenire sulla regolazione dei diritti e dei doveri tra clienti e fornitori di servizi (risalente al 1942) all'interno della catena del valore logistica, sulla scorta delle evoluzioni verificatesi nell'ambito delle spedizioni internazionali. Infine, per velocizzare le attività di controllo delle merci e, conseguentemente, l'intero flusso logistico, sarà prevista la possibilità di <b>convenzionare laboratori di analisi</b> che, in collaborazione o per conto delle amministrazioni deputate alle verifiche, possano contribuire a svolgere tali attività.</p>	
--	---	--

**Investimento 2.1: Digitalizzazione della catena logistica**

<b>Investimento</b>	<b>Azioni previste</b>	<b>Importo stanziato</b>
<p>Il progetto mira ad affrontare, attraverso l'uso delle tecnologie digitali, le principali criticità del settore a livello nazionale, che possono essere identificate nei seguenti fattori:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eccessiva burocrazia nelle procedure, ancora fortemente dipendenti dai documenti cartacei;</li> <li>• mancato avvio effettivo dei processi di semplificazione normativa</li> <li>• frammentazione dei sistemi informatici implementati dai vari enti e attori della catena logistica;</li> <li>• tempi di attesa per il carico/scarico delle merci e per i consueti controlli che risultano non competitivi rispetto ad altri paesi europei</li> </ul>	<p>L'investimento aumenterà la competitività logistica nazionale grazie alla realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica, in grado di semplificare procedure, processi e controlli puntando sulla dematerializzazione dei documenti e lo scambio di dati e informazioni. Sarà, infine, favorita la transizione digitale delle imprese che operano in questo settore</p>	0,25

**Investimento 2.2: Innovazione digitale dei sistemi aeroportuali**

<b>Investimento</b>	<b>Azioni previste</b>	<b>Importo stanziato</b>
<p>Il potenziamento digitale del settore riguarderà quindi sia lo sviluppo di nuovi strumenti di digitalizzazione</p>	<p>I progetti riguarderanno: lo sviluppo e connettività del Unmanned Traffic</p>	0,11

<p>dell'informazione aeronautica, sia l'implementazione di piattaforme e servizi di aerei senza pilota. La "condivisione sicura delle informazioni" consentirà, inoltre, la creazione di una dorsale di comunicazione di nuova generazione, in grado di collegare i vari siti operativi dei sistemi di assistenza al volo, garantendo la copertura dei requisiti di cybersecurity e collegando Air Navigation Service Provider (ANSP) alle altre parti interessate</p>	<p>Management System - UTM, la digitalizzazione delle informazioni aeronautiche, la realizzazione di infrastrutture cloud e virtualizzazione delle infrastrutture operative, la definizione di un nuovo modello di manutenzione, oltre alla condivisione sicura delle informazioni.</p>	
--	---	--

#### Focus sulle dimensioni trasversali del Piano

Il successo della Missione 3 consentirà di ottenere **benefici trasversa/i in ambito territoriale e generazionale**. Il completamento e il rafforzamento della rete ferroviaria ad alta velocità contribuiranno a fornire uguali opportunità di sviluppo a tutto il territorio permettendo al Paese di allinearsi ai livelli delle reti ferroviarie europee. Il significativo potenziamento nell'offerta di trasporto modificherà radicalmente le scelte di viaggio dei passeggeri, dei lavoratori e dei giovani. Per questi ultimi, dal punto di vista generazionale le opportunità di mobilità sono fondamentali per la loro formazione e per il loro corretto collocamento nel framework lavorativo.