

III. LA STRATEGIA DI RIFORMA NELLE AREE PRIORITARIE E L'ATTUAZIONE DELLE CSR

III) finalizzata proprio ad accelerare la ristrutturazione economicamente efficiente degli edifici. Esso individua alcune linee di azione volte, attraverso un'azione combinata di interventi edilizi e ulteriori iniziative a carattere “green”, a favorire la diminuzione di emissioni nocive, la riduzione dei costi legati ai consumi, il miglioramento della fruibilità e l'immagine degli uffici pubblici a beneficio della collettività, nonché del benessere sui luoghi di lavoro.

I programmi e le politiche da implementare in questo ambito coinvolgono più amministrazioni e comprendono non solo interventi di natura legislativa e normativa, ma anche attuazioni di leggi precedenti o di azioni da compiere, tanto che si potrebbe configurare un vero e proprio Piano di politica economico-finanziaria per l'innovazione e la sostenibilità. Nell'ambito del *European Green Deal* infatti, sono state identificate sette grandi missioni e molte di esse comprendono quelle che sono le priorità del Governo. In questo contesto si collocano, ad esempio, le misure per l'efficienza energetica in campo edilizio (aumentando l'utilizzo di fonti rinnovabili e riducendo il contributo del riscaldamento domestico alla formazione di polveri sottili dannose per la salute e, al contempo, favorendo il contrasto alle situazioni di ‘povertà energetica’ delle famiglie), quelle relative alle infrastrutture sociali come asili nido e ospedali, quelle per combattere il dissesto idrogeologico e per favorire lo sviluppo di un'industria sostenibile come il piano per la plastica, le misure volte a favorire la mobilità sostenibile e lo sviluppo di energia pulita, oltre a una serie di strumenti trasversali come le politiche di supporto pubblico al processo di innovazione (Piano ‘Transizione 4.0’) e al consolidamento della competitività delle imprese italiane.

Infrastrutture e trasporti

In ambito infrastrutturale l'obiettivo del Governo è quello di favorire lo sviluppo e il consolidamento di un sistema moderno ed integrato, di tutelare il diritto alla mobilità garantendo l'efficacia, l'efficienza e la qualità degli spostamenti con attenzione all'ambiente, alla sicurezza e all'inclusione sociale. La strategia di fondo punta all'integrazione delle infrastrutture di trasporto, di quelle energetiche, delle tecnologie digitali non solo sul piano della sostenibilità ambientale, ma anche su quello del soddisfacimento di una nuova domanda quale la micromobilità elettrica e la mobilità ‘dolce’ (non motorizzata) per gli spostamenti urbani.

Tale strategia sarà perseguita anche nella fase di ripresa post COVID-19, con la priorità di sviluppare, pur nelle difficoltà connesse alla garanzia della tutela della salute dei cittadini, il sistema del trasporto aereo, ferroviario ad alta velocità e il trasporto pubblico locale e la continuità marittima⁴⁷. Appare particolarmente importante, sia nella fase della ripresa che a regime, perseguire una flessibilità degli orari di servizio in entrata e in uscita (che può essere diversa tra città e città in relazione alle esigenze lavorative e produttive), valutando un servizio modulato per fasce orarie e/o distribuito su sei giorni lavorativi in modo da evitare, soprattutto nelle grandi città, il picco nelle ore di punta. Nella fase post-emergenza

⁴⁷ A tal fine, il MIT ha sottoscritto con le categorie imprenditoriali del settore e i sindacati, le *Linee Guida in materia di trasporto e logistica*, volte a garantire un contenimento del virus e di consentire una ripresa delle attività in piena sicurezza.

saranno inoltre accelerate le iniziative legate alla mobilità ‘dolce’, al rinnovo del materiale rotabile nella prospettiva della innovazione tecnologica e delle modalità di trazione più sostenibili. Analogamente altri interventi saranno finalizzati a rafforzare la resilienza e la sostenibilità della filiera logistica con particolare riferimento alla intermodalità. Infine, nel perdurare della crisi sanitaria, alcuni interventi sono andati nella direzione del sostegno alle imprese di trasporto per compensarle dalla riduzione dei ricavi tariffari legati al calo della domanda sia di passeggeri che di merci (per dettagli cfr. par. I.3).

L'allegato al presente Documento di Economia e Finanza, **‘#italiaveloce L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture’**, rappresenta il quadro generale della pianificazione e della programmazione delle infrastrutture di trasporto, e illustra in via preliminare l'elenco delle infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese, con un quadro complessivo di oltre 190 miliardi⁴⁸.

Per quanto riguarda la mobilità sostenibile⁴⁹, si sta provvedendo alla ripartizione di risorse per incentivare l'interoperabilità e l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto, privilegiando l'utilizzo di quelle a basso impatto ambientale e potenziando i sistemi su ferro locale, sia con nuovi investimenti infrastrutturali e tecnologici, sia attraverso il miglioramento della sicurezza delle ex ferrovie concesse, sottoposte tutte dallo scorso anno alla vigilanza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF). Tali azioni permetteranno di ridurre la congestione e l'inquinamento in termini di emissioni, rumore e vibrazione in linea con la proposta della Commissione Europea di promuovere lo sviluppo del trasporto ferroviario⁵⁰. A livello nazionale, sarà estesa la rete di alta velocità ferroviaria in tutto il Paese, con particolare riguardo per le Regioni del Sud (Calabria, Basilicata, Puglia e Sicilia). È stato istituito un Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane con una dotazione finanziaria di 150 milioni per il triennio 2022-2024, destinato a finanziare nella misura del 50 per cento la realizzazione di nuove piste ciclabili urbane da parte degli Enti Locali. È di prossima emanazione un decreto di ripartizione di circa 140 milioni con l'obiettivo di aumentare la sicurezza della rete ciclabile urbana ed ampliarla.

L'obiettivo di garantire servizi di trasporto pubblico locale più efficienti e di qualità sarà perseguito anche attraverso il superamento della spesa storica nella ripartizione del **Fondo TPL** e l'applicazione del costo standard come parametro di riferimento per la remunerazione dei servizi, garantendo più equità nella distribuzione delle risorse e più efficienza nell'erogazione dei servizi, mediante l'applicazione dei *benchmark* di efficienza determinati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti⁵¹.

⁴⁸ Il prossimo ‘Piano generale dei trasporti e della logistica’ definirà gli obiettivi strategici fino al 2030 sviluppando e aggiornando l'analisi dei fabbisogni avviata con ‘Connettere l'Italia’ per poi procedere con la programmazione degli interventi infrastrutturali prioritari per soddisfare la domanda di mobilità attraverso l'emanazione nei prossimi mesi del primo documento di pianificazione pluriennale del Governo, strumento più agile e flessibile rispetto a quanto previsto dalle vigenti disposizioni normative.

⁴⁹ Mantenendo coerenza con gli obiettivi energetici e ambientali al 2030 del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima e di concerto con le Regioni e con gli Enti Locali.

⁵⁰ ‘A European year of rail 2021’ COM(2020)78 final del 4 marzo 2020 all'indirizzo internet: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200078.pdf>.

⁵¹ Delibera n.154/2019.

III. LA STRATEGIA DI RIFORMA NELLE AREE PRIORITARIE E L'ATTUAZIONE DELLE CSR

Il Piano Nazionale Strategico per la Mobilità Sostenibile mette a disposizione di Regioni, Città metropolitane ed Enti Locali oltre 4 miliardi, di cui 2,2 miliardi già assegnati alle Regioni per l'acquisto di nuovi bus ecologici adibiti al trasporto pubblico locale e alle relative infrastrutture, mentre 398 milioni sono assegnati ai 38 Comuni che nel biennio 2018-2019 hanno registrato i più alti livelli di inquinamento da PM10 e biossido di azoto, per l'acquisizione di materiale rotabile ad alimentazione elettrica, a metano e a idrogeno. Si darà ulteriore impulso al processo di attuazione del Piano, anche nella prospettiva di sviluppo della filiera di produzione di autobus ad alimentazione alternativa nel nostro Paese.

I contesti urbani vanno ripensati anche in una logica di economia circolare, dando nuovo slancio a forme di *sharing* (ad esempio *car* e *bike sharing*). In questa ottica il DL 'Rilancio' contiene numerosi incentivi alla mobilità sostenibile e prevede il finanziamento di progetti per le infrastrutture viarie e le piste ciclabili (per dettagli cfr. par I.3).

Si completerà il processo di **rinnovo del parco rotabile** del servizio ferroviario regionale e si procederà in tempi rapidi al rinnovo dei treni *intercity*. Il Governo ha assegnato risorse pari complessivamente a 3,7 miliardi, per il completamento di linee metropolitane e per la realizzazione di nuove linee tramviarie e filoviarie in tutto il Paese, mentre 1,3 miliardi saranno assegnati nei prossimi mesi. Sono già disponibili e in corso di assegnazione risorse per il rinnovo sostenibile del parco dei mezzi navali per i collegamenti con le isole minori.

Il forte impegno verso una **mobilità intelligente** (*Smart Mobility*) si tradurrà, in campo infrastrutturale, nell'incentivazione dell'uso delle nuove tecnologie ai fini dello sviluppo delle piattaforme di osservazione e previsione del traffico e per l'applicazione di sistemi di monitoraggio capaci di analizzare lo stato di conservazione delle opere infrastrutturali in modo continuativo. L'impiego della mobilità intelligente sarà ancora più rilevante nell'attuale fase di emergenza sanitaria.

Ulteriore slancio alle priorità nazionali può avvenire dall'accesso ai **finanziamenti europei** massimizzando le opportunità che si renderanno disponibili nell'ambito del periodo di programmazione 2021-2027 e procedendo all'ulteriore sviluppo delle reti di trasporto trans-europeo, con focus sui progetti transfrontalieri ad alto valore aggiunto e sui progetti in corso di realizzazione lungo le direttrici prioritarie di sviluppo della rete nazionale. Sarà data attuazione al programma *Connecting Europe Facility*, il CEF, sostenendone con ogni sforzo l'incremento della dotazione finanziaria e supportando gli operatori privati facendo leva sull'azione di CDP, in qualità di Istituto di Promozione Nazionale, recentemente divenuto *implementing partner* dell'iniziativa.

Sarà posta grande attenzione alla **mobilità delle merci** attraverso l'implementazione di un nuovo modello di logistica attento alle esigenze di sostenibilità ambientale. Il sistema degli incentivi del **marebonus** e del **ferrobonus** ha dato risultati positivi per lo sviluppo del trasferimento modale delle merci, è stato potenziato nell'ambito del DL Rilancio e dovrà essere proseguito e aggiornato nel rispetto della disciplina e delle procedure comunitarie. Le nuove tecnologie saranno fondamentali anche per il rinnovo del parco mezzi adibito all'autotrasporto a cui saranno assicurati da subito incentivi adeguati mediante risorse aggiuntive, già stanziata per il triennio 2020-2022 per circa 200 milioni, per consentire il

superamento graduale della modalità di trazioni non più sostenibili e nel contempo assicurare una maggiore sicurezza del trasporto stradale⁵².

Si procederà all'aggiornamento del **Piano Nazionale Aeroporti** garantendo una forte integrazione tra gli aeroporti e i loro territori in una logica intermodale, tenendo in ogni caso conto dei vincoli internazionali relativi alla riduzione in atmosfera dei gas serra. Secondo il nuovo assetto regolatorio, i diritti aeroportuali di tutti gli aeroporti, ivi compresi i maggiori scali oggetto di contratti di programma (cd. 'in deroga') saranno determinati secondo i modelli tariffari adottati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti e improntati ai principi di correlazione ai costi, pertinenza, ragionevolezza e non discriminazione. Ciò sarà effettuato tenendo conto anche del contesto emergenziale e degli effetti di breve-medio periodo sulla catena del valore.

È in corso di attuazione la riforma delle autorità del **sistema portuale** e, in campo infrastrutturale, sarà dato un forte impulso agli interventi per migliorare la sostenibilità ambientale dei porti, con azioni qualificate come il piano nazionale per l'elettrificazione delle banchine (*cold-ironing*) con il progetto Porti Verdi.

Si proseguirà nella decisione politica e nell'attività amministrativa per sbloccare finanziamenti già disponibili da tempo per programmi di intervento e specifiche opere. Al contempo, in considerazione della necessità di fronteggiare la pandemia e i conseguenti effetti economici, verranno introdotte specifiche deroghe finalizzate, entro un ambito temporale definito, a favorire la ripartenza delle attività nei cantieri sospesi e, al contempo, ridurre i tempi tra l'approvazione dei nuovi progetti, l'aggiudicazione degli appalti e la realizzazione delle opere.

Si prevede l'attivazione di investimenti ad alto contenuto tecnologico e innovativo, di grande impatto sulla sicurezza, per la digitalizzazione del monitoraggio delle reti stradali, autostradali e ferroviarie. Si tratterebbe di realizzare un'architettura complessiva per il rilevamento e l'analisi dei dati sullo stato di funzionamento delle reti infrastrutturali, finalizzato alla prevenzione di eventi critici e alla ottimizzazione della attività di manutenzione in una logica predittiva.

Massima priorità sarà attribuita alle **manutenzioni** ordinarie e straordinarie continuative e sarà rafforzato il sistema della vigilanza sulla sicurezza in una modalità come detto tecnologicamente avanzata; sono prioritari, a questo proposito, i piani per la manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie previsti nell'aggiornamento dei contratti di programma con i gestori delle infrastrutture. In particolare, per la manutenzione di ponti e viadotti sono stati già assegnati all'ANAS circa 4 miliardi, mentre altri 3 miliardi sono stati destinati a province e a Città metropolitane per la manutenzione straordinaria della rete stradale di competenza e 1 miliardo all'ANAS per la manutenzione delle strade

⁵² Sono previsti i seguenti impegni finanziari: i) Prosecuzione e implementazione del sistema degli incentivi del marebonus e del ferrobonus. La Legge di Bilancio per il 2020 ha previsto le seguenti autorizzazioni di spesa: i) 20 milioni per l'anno 2021 quale incentivo marebonus (art. 1, comma 110); ii) 14 milioni per l'anno 2020 e 25 milioni per l'anno 2021 quale incentivo ferrobonus (art. 1, comma 111); ii)2. Incentivi adeguati mediante risorse aggiuntive, previste per il 2020, per consentire il superamento graduale di trazioni non più sostenibili e assicurare, nel contempo, una maggiore sicurezza del trasporto stradale (rinnovo del parco mezzi adibito all'autotrasporto). Ai sensi dell'art.53, co.1 del D.L. n.124/2019 sono stati stanziati 12,9 milioni per ciascuno degli anni 2019 e 2020, da destinare al rinnovo del parco veicolare delle imprese attive sul territorio italiano iscritte al Registro elettronico nazionale (R.E.N.) e all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

III. LA STRATEGIA DI RIFORMA NELLE AREE PRIORITARIE E L'ATTUAZIONE DELLE CSR

provinciali ad essa trasferite. Altri 4,1 miliardi sono in fase di ripartizione per la manutenzione delle strade provinciali.

Rilevanza prioritaria assumeranno anche gli **investimenti della rete stradale** previsti nell'aggiornamento del contratto di programma 2016-2020 con ANAS e quelli sulla rete ferroviaria inclusi nell'aggiornamento e contratto di programma RFI 2017-2021, e di cui verranno semplificate le modalità di approvazione, riducendo i tempi per la messa a disposizione delle risorse previste. La rete stradale nazionale sarà migliorata al fine di completare le maglie principali con l'obiettivo di garantire maggiore sicurezza nella circolazione e una maggiore funzionalità delle strade. Con specifico riguardo alle **concessioni autostradali**, si darà ulteriore impulso al processo di revisione, al fine di garantire una maggiore trasparenza, competitività tra gli operatori e il corretto equilibrio tra l'interesse pubblico e l'interesse imprenditoriale, nonché il costante miglioramento del servizio per gli utenti, dando tempestiva attuazione alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. La rete autostradale dovrà essere adeguata alla progressiva diffusione dei veicoli elettrici, tramite la dotazione di colonnine per la ricarica veloce.

Di particolare rilevanza sono anche gli investimenti per le infrastrutture idriche che saranno previsti nel **Piano Nazionale per gli interventi nel settore idrico**, attraverso il quale si intende garantire la sicurezza e la resilienza dell'approvvigionamento idrico per i settori strategici della vita e dell'economia del Paese (idropotabile, irriguo e idroelettrico/industriale). Il Piano rappresenterà lo strumento principale per il finanziamento di interventi destinati alla realizzazione e/o al mantenimento/ammodernamento del patrimonio nazionale di **grandi infrastrutture idriche** (dighe, invasi artificiali, derivazioni e principali schemi idrici), in un'ottica di contrasto agli impatti dei cambiamenti climatici in atto e nell'ambito delle politiche di sostenibilità coerenti con il *Green New Deal* italiano ed europeo. Tutela e corretta fruizione di un bene comune fondamentale, quale è l'acqua, garanzia dell'accesso all'acqua come diritto universale e gestione industriale efficiente dei sistemi idrici saranno opportunamente armonizzati nell'ammodernamento della relativa normativa.

È stato inoltre varato il **Piano straordinario di investimenti infrastrutturali** anche per incentivare crescita e lavoro al Sud, promuovendo l'adozione e il coordinamento di vari strumenti di intervento quali contratti istituzionali di sviluppo, Zone Economiche Speciali (ZES) e contratti di rete. Obiettivi fondamentali saranno, da un lato, accelerare la realizzazione di progetti strategici tra loro funzionalmente connessi di valorizzazione dei territori, rafforzando il capitale fisico, umano e sociale e, dall'altro, un rinnovato coinvolgimento delle Regioni e degli Enti Locali del Sud⁵³. In questo ambito assume particolare rilevanza anche il rifinanziamento di tutti i fondi a favore dei Comuni montani (circa il 40 per cento del totale nazionale) e il finanziamento del Fondo destinato allo sviluppo delle infrastrutture nelle 55 piccole isole italiane e la relativa disciplina attuativa.

⁵³ In quest'ottica saranno sviluppate le azioni contenute nel Programma operativo nazionale infrastrutture e reti 2014-2020 cofinanziato con risorse FESR destinate allo sviluppo delle infrastrutture, del trasporto delle Regioni del Sud attraverso il potenziamento della rete ferroviarie e dei collegamenti di ultimo miglio a porti e aeroporti, nonché quelle del Fondo Sviluppo e Coesione e dei PAC. Le prime azioni, con un investimento di oltre 33 miliardi, saranno focalizzate essenzialmente nel settore delle infrastrutture ferroviarie, della manutenzione e della messa in sicurezza di strade e autostrade e per opere nei settori idrico e edile.

Il **Piano operativo agricoltura** consentirà anche nel 2020 di proseguire gli investimenti nelle infrastrutture irrigue strategiche per l'agricoltura nazionale, nel finanziamento dei contratti di filiera e di distretto e nella politica forestale nazionale, per la cura di 11 milioni di ettari di boschi.

Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)

A dicembre 2019 è stata completata la redazione del PNIEC che, tra l'altro, recepisce le novità contenute nel D.L. sul Clima nonché quelle sugli investimenti per il *Green and Innovation Deal* previste nella Legge di Bilancio per il 2020.

Il Piano rappresenta un importante snodo nella politica energetico-ambientale del Paese, tracciando un'ampia trasformazione dell'economia, nella quale la decarbonizzazione, l'economia circolare, l'efficienza e l'uso razionale ed equo delle risorse naturali rappresentano insieme obiettivi e strumenti per un'economia più rispettosa delle persone e dell'ambiente, in un quadro di integrazione dei mercati energetici nazionali nel mercato unico, mantenendo un'adeguata attenzione all'accessibilità dei prezzi e alla sicurezza degli approvvigionamenti e delle forniture. Il Piano è strutturato sulla base delle cinque dimensioni dell'Unione dell'energia: *i)* decarbonizzazione, *ii)* efficienza energetica, *iii)* sicurezza energetica, *iv)* mercato interno dell'energia, *v)* ricerca, innovazione e competitività.

Per centrare gli obiettivi relativi alla dimensione della **decarbonizzazione**, si intende accelerare la transizione dai combustibili tradizionali alle fonti rinnovabili, promuovendo l'abbandono del carbone per la generazione elettrica a partire dal 2025 a favore di un mix elettrico basato su una quota crescente di rinnovabili e, soltanto per la parte residua, sul gas. La concretizzazione di tale transizione rimane subordinata alla programmazione e realizzazione degli impianti sostitutivi e delle necessarie infrastrutture. Per il miglioramento **dell'efficienza energetica**, si farà ricorso a un mix di strumenti di natura fiscale, economica, regolatoria e programmatica, prevalentemente calibrati per settori di intervento e tipologia dei destinatari, puntando principalmente sul settore civile e dei trasporti.

Per la **sicurezza energetica** si intende perseguire la riduzione della dipendenza dalle importazioni mediante l'incremento delle fonti rinnovabili e dell'efficienza energetica proseguendo, inoltre, nel percorso di diversificazione delle fonti di approvvigionamento e garantendo, al contempo, la sicurezza e flessibilità del sistema elettrico, tramite un'ampia partecipazione di tutte le risorse disponibili al sistema e la crescente integrazione delle infrastrutture delle reti elettriche e del gas.

Si promuoverà lo **sviluppo del mercato interno** potenziando le interconnessioni elettriche e il *market coupling* con gli altri Stati membri e si porterà a termine la completa liberalizzazione dei mercati al dettaglio di elettricità e gas.

Per quanto riguarda l'azione sulla **ricerca e l'innovazione** nel settore energetico, si promuoverà la finalizzazione delle risorse e delle attività allo sviluppo di processi, prodotti e conoscenze con uno sbocco nei mercati aperti dalle misure di sostegno all'utilizzo delle tecnologie per le rinnovabili, l'efficienza energetica e le reti, anche coinvolgendo le imprese a partecipazione pubblica attive nell'energia e nella transizione ecologica su progetti strategici di transizione energetica. Le misure di sostegno all'innovazione dei settori diversi da quello energetico saranno

III. LA STRATEGIA DI RIFORMA NELLE AREE PRIORITARIE E L'ATTUAZIONE DELLE CSR

orientate, nell'ottica del Green New Deal, in modo da favorire l'ammodernamento del sistema produttivo in coerenza con lo scenario energetico e ambientale di medio e lungo termine.

Riguardo alla **competitività**, la strategia dovrà essere associata, oltre che all'integrazione nel mercato unico, anche a un'attenta regolazione dei mercati energetici, in modo che i consumatori e le imprese beneficino dei positivi effetti di una competizione trasparente, nonché a un oculato ricorso ai meccanismi di sostegno, dai quali possono derivare oneri gravanti sulla collettività.

Il conseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione del Piano richiede un costante monitoraggio dell'attuazione delle misure da mettere in campo, anche tramite l'istituzione di un apposito osservatorio. Sarà inoltre rilevante l'impegno in termini di investimenti incrementali rispetto allo scenario a politiche correnti. Tali investimenti saranno indirizzati a soluzioni ad alto contenuto tecnologico e di innovazione, inclusa l'iniziativa *Mission Innovation* sulle *clean technologies*, che dovrebbero incidere sia dal lato della trasformazione e dell'offerta dell'energia sia da quello del suo utilizzo finale. Risulterà decisivo per il raggiungimento degli obiettivi l'accesso ai finanziamenti europei, massimizzando le opportunità che si renderanno disponibili nell'ambito del periodo di programmazione 2021-2027. Una parte degli investimenti potrà essere assicurata tramite ricorso a capitali o finanziamenti privati, in primo luogo tramite imprese partecipate dallo Stato (Terna, Snam, Enel, ecc.). Un sistema di garanzie pubbliche potrà incentivare gli investimenti di lungo termine (fondi pensione, assicurazioni vita, fondi infrastrutturali) nel finanziamento degli interventi che, pur risultando economicamente sostenibili e sicuramente eleggibili per le loro esternalità positive di sistema, non offrono i rendimenti richiesti dal mercato.

In continuità con il PNIEC, l'Italia sta inoltre ultimando la propria strategia nazionale di decarbonizzazione a lungo termine, che definirà gli scenari e il percorso per il raggiungimento dell'obiettivo di neutralità carbonica al 2050.

Quanto sopra andrà tenuto costantemente aggiornato, anche alla luce del percorso intrapreso dalla Commissione Europea, volto a fissare obiettivi emissivi più sfidanti al 2030, rispetto a quanto oggi in vigore.

Innovazione e competitività

Anche le misure di sostegno all'innovazione saranno orientate, nell'ottica del *Green and Innovation Deal*, in modo da favorire l'ammodernamento del sistema produttivo in coerenza con lo scenario di efficienza produttiva, energetica e ambientale di medio e lungo termine. Il Governo ha potenziato il Piano 'Impresa 4.0', nell'ottica di un passaggio da un Piano annuale a una strategia pluriennale per l'innovazione e la trasformazione digitale (denominata **Piano 'Transizione 4.0'**), basata sull'introduzione di un unico strumento di accesso agli incentivi, il credito di imposta, articolato su più finalità: ricerca, sviluppo, innovazione e *design*; acquisto di macchinari; innovazione nei processi produttivi; trasferimento tecnologico e formazione. Le nuove misure garantiranno una maggiore competitività, tendendo a premiare maggiormente chi più investe in innovazione sostenibile, ricerca, sviluppo e formazione.

In questi anni infatti, il Piano 'Impresa 4.0' ha indubbiamente agito con un effetto leva sugli investimenti ma sono emerse alcune criticità: se si prende come

riferimento il valore complessivo degli investimenti in beni materiali e immateriali connessi a tecnologie 4.0, pari a circa 13 miliardi, il dato è positivo. Se si confronta il dato sia con il numero di imprese beneficiarie, circa 53 mila, oppure, soprattutto con il numero di quelle che hanno goduto del super-ammortamento (oltre un milione di contribuenti), ci si rende conto che la platea di potenziali beneficiari delle misure è ancora ampia. Andando ancor più nel dettaglio, si rileva che i 2/3 degli incentivi sono andati a imprese medio grandi; gli investimenti hanno riguardato principalmente la componente macchinari (10 miliardi d'investimenti in beni materiali contro i 3 miliardi in beni immateriali). Inoltre, solo 95 imprese in Italia hanno effettuato investimenti in beni di valore superiore ai 10 milioni; 233 sono state invece interessate da progetti di ricerca e sviluppo di valore superiore ai 3 milioni.

La trasformazione attuata con la Legge di Bilancio per il 2020 intende garantire maggiore stabilità delle misure programmate in ottica pluriennale e un significativo ampliamento della base di imprese beneficiarie. Con la trasformazione del super e iper-ammortamento nel nuovo credito d'imposta per beni strumentali si potrà infatti ampliare la platea dei potenziali beneficiari, nella misura stimata del 40 per cento, soprattutto di piccole dimensioni, coinvolgendoli nel processo di innovazione e trasformazione digitale⁵⁴. Il ricorso al credito d'imposta compensabile in cinque anni comporterà una riduzione del tempo di fruizione dell'incentivo (soprattutto per i beni materiali, se si considera un periodo medio di ammortamento di otto anni) e un'anticipazione del momento di utilizzo in compensazione del credito a partire già dall'inizio dell'anno successivo a quello dell'investimento.

Nell'ambito della nuova edizione del Piano 'Transizione 4.0' è prevista una specifica maggiorazione del credito d'imposta per l'innovazione tecnologica con riferimento ai progetti finalizzati alla transizione ecologica e alla trasformazione digitale 4.0. Il Governo ha stanziato complessivamente risorse pari a circa 7 miliardi per la proroga al 2020 delle misure fiscali del Piano.

Inoltre, sono stati riproposti e riorientati alcuni strumenti che in passato si sono dimostrati efficaci: si tratta, in particolare, del credito d'imposta per la 'Formazione 4.0' e delle agevolazioni della 'Nuova Sabatini', ma anche del ripristino dell'ACE, quale misura di sostegno alla patrimonializzazione delle imprese.

Per il rafforzamento delle **competenze** nelle imprese, soprattutto PMI, **nel campo dell'economia digitale** è necessario continuare a supportare l'inserimento in azienda di figure manageriali altamente qualificate e specializzate sui temi dell'innovazione: a tal fine è stata terminata la prima edizione del bando per la concessione di contributi dedicati al *digital innovation manager*.

Nel corso del 2020, saranno pienamente operativi gli otto Centri di competenza ad alta specializzazione (*Competence Center*). Si intende potenziare ulteriormente questi centri e rendere più efficiente il *network* del trasferimento tecnologico costituito anche da altri centri di trasferimento tecnologico qualificati e dai *Digital Innovation Hub* delle associazioni datoriali e dai PID (Punti Impresa Digitale) del sistema camerale. L'ambizione deve essere quella di farne la sponda italiana della rete dei *Digital Innovation Hub* europei sostenuti dal *Programma Digital Europe*.

⁵⁴ Le misure potrebbero essere fruibili anche dai soggetti senza 'utili' e in regime forfettario (ad esempio le imprese agricole).

III. LA STRATEGIA DI RIFORMA NELLE AREE PRIORITARIE E L'ATTUAZIONE DELLE CSR

La proposta per una Strategia italiana su Intelligenza Artificiale è già stata presentata e, a breve, si farà altrettanto per la *Blockchain*, il cui utilizzo è alla base di uno specifico progetto pilota per la promozione del *Made in Italy*. L'obiettivo è conferire al Paese un ruolo di leadership nell'ambito dei progetti europei su questa tecnologia⁵⁵.

Il potenziamento deve riguardare anche il settore dei servizi digitali, il settore della robotica e dell'intelligenza artificiale, con particolare riferimento alla mobilità. I relativi investimenti devono consentire l'erogazione dei servizi in cloud per favorire e semplificare la fruizione in digitale degli utenti.

Relativamente al Piano Banda Ultralarga, si intende accelerare lo sviluppo dei cantieri nelle cd. aree bianche. Gli interventi della fase II del Piano saranno concentrati nel sostegno alla domanda per l'attivazione di servizi ultraveloci in tutte le aree del Paese e nella diffusione di infrastrutture a banda ultralarga nelle cd. aree grigie a fallimento tecnologico. Dall'adozione del Piano a marzo 2015, sono state concluse tre gare - aggiudicate a Open Fiber S.p.a. tra il 2017 e il 2019 - e sono stati ordinati più di 1,5 miliardi di lavori il cui avanzamento è pari a circa il 40 per cento.

La regola generale prevede che in caso di esito positivo del collaudo, è possibile avviare la commercializzazione dei servizi. Tuttavia, in ottemperanza a quanto previsto dal D.L. 'Cura Italia' ed al fine di fornire ai cittadini i servizi a banda ultralarga necessari in questo periodo di emergenza sanitaria, Open Fiber è stata autorizzata ad avviare i servizi anche in Comuni privi di collaudo per i quali siano stati completati i lavori con l'emissione della comunicazione di ultimazione dell'impianto di rete; i servizi sono oggi disponibili in 523 Comuni; entro fine anno si prevede saranno disponibili in 950/1.000 Comuni.

La Legge di Bilancio per il 2020 ha confermato lo strumento dei Contratti di Sviluppo per il sostegno all'innovazione dell'organizzazione, dei processi e della tutela ambientale. Questo strumento, a fronte di uno stanziamento di oltre tre miliardi, non è ancora riuscito a soddisfare l'intera domanda da parte delle imprese, prevalentemente a causa dell'attuale funzionamento del riparto delle risorse finanziarie tra Regioni. È necessario potenziare tale misura intervenendo non solo sulle procedure ma anche sulla dotazione finanziaria, così da garantirne la continuità.

La Legge di Bilancio per il 2020 ha incrementato il finanziamento a sostegno degli *Important Projects of Common European Interest* (IPCEI) sulle catene di valore del futuro già approvati in sede comunitaria, quali la microelettronica e le batterie. Si intende aumentare le risorse a disposizione di tali progetti strategici di interesse europeo e alimentare una ancor più ampia e qualificata partecipazione di imprese italiane, sia capo-filiera che PMI, a questi progetti.

Per quanto riguarda la tutela della proprietà intellettuale, sono state finanziate misure per un totale di 55 milioni, allo scopo di offrire, soprattutto alle imprese di piccola dimensione, strumenti in tema di innovazione, progettazione e *design*, in grado di incrementare le loro capacità sul mercato nazionale ed estero.

⁵⁵ A livello internazionale l'impegno del MISE ha portato l'Italia a ottenere la Presidenza della *European Partnership* (EBP) insieme a Svezia e Repubblica Ceca.

Analoghe revisioni hanno riguardato le misure *Smart & Start* e Nuove imprese a tasso zero.

Insieme agli *stakeholder*, si punta a individuare misure efficaci di rilancio per filiere chiave dell'economia nazionale quali l'edilizia e l'*automotive*. Per quanto riguarda le crisi aziendali, si intende introdurre un apposito Fondo di sostegno per la prosecuzione dell'attività di impresa, al fine di salvaguardare i livelli occupazionali.

Si intende, infine, lavorare alla piena attuazione del Piano strategico *Space Economy* a sostegno di un settore che, partendo dalla ricerca, sviluppo e realizzazione delle infrastrutture spaziali abilitanti, arriva fino alla generazione di prodotti e servizi innovativi 'abilitati'. Il Piano - definito nel 2018 - punta a mobilitare un investimento pari a circa 4,7 miliardi, di cui circa il 50 per cento coperto con risorse pubbliche, tra nazionali e regionali, aggiuntive rispetto a quelle ordinariamente destinate alle politiche spaziali.

In questo contesto, occorre promuovere investimenti statali per lo sviluppo delle infrastrutture di rete relative al 5G, che rappresenta un'occasione irrinunciabile per imprese e famiglie per realizzare un salto di qualità culturale e tecnologico che si auspica possa coinvolgere tutto il territorio nazionale.

Codice degli appalti

In linea con l'obiettivo generale di rilanciare gli **investimenti, sia pubblici che privati**, verranno messe in campo tutte le azioni necessarie per garantire appalti pubblici sostenibili, trasparenti e con tempi certi, anche intervenendo sul complesso delle disposizioni per introdurre, nel rispetto delle direttive comunitarie, gli strumenti di flessibilità che consentano la celerità delle procedure e la semplificazione documentale, nonché l'integrazione dei processi autorizzativi omologhi, attualmente gestiti da enti differenti, rivedendo alcune disposizioni oggi presenti nel **Codice degli appalti**. Ciò al fine di ottenere un chiaro e semplificato quadro giuridico per gli amministratori e gli operatori economici, superando gli elementi di criticità e d'incertezza ed in particolare delineando un sistema puntuale definito dalle responsabilità degli amministratori. Gli interventi di semplificazione saranno sempre ponderati con l'attenzione alla legalità, al contrasto nei confronti di infiltrazioni criminali negli appalti pubblici e al rispetto dell'ambiente e della sicurezza. Le semplificazioni saranno volte anche ad agevolare la qualità della progettazione e più in generale della capacità delle stazioni appaltanti di agire con maggiore flessibilità. Un impulso sostanziale al processo semplificatorio giungerà dall'introduzione nell'ordinamento di un regolamento unico che, nel dare attuazione alle previsioni del Codice, introdurrà, da un lato, delle semplificazioni di ordine procedimentale e, dall'altro, consentirà di disporre di una disciplina omogenea e coordinata che, superando le criticità derivanti dalla dispersione normativa conseguenti anche all'adozione di decreti ministeriali e delle linee guida vincolanti ANAC, garantirà maggiori certezze di ordine interpretativo ed applicativo.

In questa direzione, si intende rafforzare le modalità di digitalizzazione delle procedure di affidamento relative a tutti i contratti pubblici, anche attraverso l'interoperabilità dei dati delle Pubbliche Amministrazioni, ivi compreso il colloquio

III. LA STRATEGIA DI RIFORMA NELLE AREE PRIORITARIE E L'ATTUAZIONE DELLE CSR

e la condivisione dei dati tra i sistemi telematici e tra i medesimi sistemi e gli organismi di vigilanza e controllo previsti.

Sono state inoltre adottate le iniziative necessarie per superare i rilievi formulati dalla Commissione Europea relativi al mancato rispetto dei tempi di pagamento e, al contempo, verranno introdotte modifiche finalizzate ad assicurare la conformità dell'ordinamento nazionale a quello europeo in materia di cause di esclusione degli operatori economici e di subappalto.

L'avvio delle attività della Struttura di missione InvestItalia⁵⁶ favorirà l'adozione delle misure di riforma della *governance* degli investimenti pubblici, sia a livello centrale che locale, nella direzione di un rafforzamento della capacità di programmazione e pianificazione, nonché di accelerazione della spesa.

Il Governo sta inoltre lavorando per consolidare le misure del D.L. 18 aprile 2019, n.32 (cd. 'Sblocca Cantieri') che - a fronte della sperimentazione condotta - si sono rivelate efficaci nel dare impulso al settore degli appalti pubblici.

In tale quadro si potrà altresì valutare l'introduzione di appositi strumenti di flessibilità della spesa che, pur nel rispetto delle prescrizioni della legge, in situazioni di particolare gravità e urgenza come nel caso dell'emergenza COVID-19, consentano il ricorso a procedure di appalto semplificate.

Saranno adottate anche iniziative dirette a creare le condizioni necessarie, anche a livello di assetto istituzionale, per il concreto ed efficiente coinvolgimento di risorse private, laddove ne sussistano i presupposti, nel settore della realizzazione di infrastrutture di pubblica utilità attraverso schemi di partenariato pubblico privato e di *leasing* pubblico.

⁵⁶ La costituzione e l'avvio delle attività della Struttura di missione InvestItalia sono menzionati dalla Commissione Europea nel Country Report Italia, SWD(2020) 511 final, del 26.2.2020 quali contributi al rafforzamento della capacità amministrativa in materia di investimenti pubblici.

PAGINA BIANCA

IV. I FONDI STRUTTURALI E IL PIANO PER IL SUD

IV.1 PIANO PER IL SUD AL 2030⁵⁷

Ridurre i divari tra cittadini e tra territori è la priorità nazionale per riavviare uno sviluppo sostenuto e durevole in Italia. La ripresa degli investimenti è essenziale per attivare potenziali di crescita e innovazione inespressi, per creare opportunità di lavoro di qualità, in particolare per i giovani e le donne. Il progressivo disinvestimento nel Sud del Paese ha determinato un indebolimento del motore interno dello sviluppo.

La crisi sanitaria, economica e sociale determinata dall'emergenza Covid-19 ha rafforzato l'esigenza di un'efficace politica di sviluppo e coesione territoriale. Gli effetti sociali ed economici della crisi al Sud si sommano alle fragilità strutturali preesistenti e al mancato recupero, in termini di prodotto e occupazione, dei livelli precedenti la 'grande recessione' del 2008-2009. L'impatto cumulato, senza un rilancio delle politiche di sviluppo e coesione, sarebbe tale da minare le possibilità della ripartenza non solo dell'area, ma dell'intero Paese, che ha bisogno di attivare tutto il suo potenziale di crescita, rafforzando l'interdipendenza economica e produttiva.

Il 'Piano Sud 2030 - Sviluppo e coesione per l'Italia', presentato dal Governo il 14 febbraio 2020, pur elaborato in un altro contesto, presenta caratteristiche tali da renderlo uno strumento valido per guidare il necessario sforzo che dovrà essere prodotto già a partire dalle prossime settimane, nelle Regioni meridionali e nelle aree marginalizzate, per far ripartire il Paese.

Si tratta infatti di un'azione coordinata di rilancio degli investimenti, con una prospettiva di medio periodo, per garantire un tempo congruo alla buona programmazione e una portata finanziaria ampia per gli interventi.

L'obiettivo del 'Piano Sud 2030', già nel triennio 2020-2022, è la massimizzazione dell'impatto delle misure previste nella Legge di Bilancio per il 2020, che consenta di incrementare gli investimenti pubblici nel Mezzogiorno, senza gravare di maggiori oneri la finanza pubblica, agendo sul riequilibrio della spesa ordinaria in conto capitale e l'accelerazione della spesa aggiuntiva, sia in termini di competenza che di cassa. Tale obiettivo si consegue mediante: *i*) il riequilibrio delle risorse ordinarie, con l'effettiva applicazione della cd. 'clausola del 34 per cento' (come rafforzata nella Legge di Bilancio); *ii*) il recupero della capacità di spesa della politica nazionale di coesione (FSC), anche attraverso le opportune riprogrammazioni⁵⁸; *iii*) un nuovo impulso all'attuazione della programmazione dei Fondi SIE della programmazione 2014-20.

⁵⁷ Il Piano completo è consultabile al link seguente:

http://www.ministroperilsud.gov.it/media/2003/pianosud2030_documento.pdf

⁵⁸ Ai sensi dell'art. 44 del D.L. n.34 del 2019, e successive modificazioni.

L'impegno di attuazione del Piano, che è andato avanti in via amministrativa nei primi mesi del 2020, è reso ancor più urgente dalla risposta necessaria alla pandemia Covid-19. Le caratteristiche principali del Piano⁵⁹ lo rendono un atto di indirizzo operativo e immediatamente in grado di rispondere all'emergenza sanitaria, sociale ed economica in corso. L'adozione del principio del partenariato attivo consentirà una eventuale revisione delle priorità di intervento su cui concentrare gli sforzi di attuazione.

L'individuazione e la destinazione di maggiori risorse per investimenti al Sud e nelle aree marginalizzate è accompagnata dall'indicazione di una strategia chiara, maturata attraverso un ampio processo di consultazione partenariale. Il Piano ha individuato cinque specifiche 'missioni', selezionando le azioni con cui intervenire e i risultati da raggiungere, le procedure da migliorare e i processi da monitorare, gli strumenti da utilizzare e i soggetti da coinvolgere, ponendosi l'ulteriore obiettivo di migliorare la capacità di spesa e la sua qualità, anche attraverso un piano di rigenerazione amministrativa.

Le cinque missioni rispondono alle priorità individuate dal *Country Report* 2019 per l'Italia (*Annex D*) e alle più recenti proposte delle parti economiche e sociali. Le missioni sono, inoltre, coerenti con gli Obiettivi di *policy* (OP) indicati dalla Commissione Europea per le politiche di coesione 2021-27. La prospettiva decennale del Piano Sud 2030 assume come orizzonte strategico la sfida dello sviluppo sostenibile sancita dall'Agenda ONU 2030, e le cinque missioni del Piano sono in linea con i 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile.

Le cinque missioni del Piano, già anticipate nella Nota di Aggiornamento al DEF 2019, risultano così articolate:

- **Un Sud rivolto ai giovani:** investire su tutta la filiera dell'istruzione, a partire dalla lotta alla povertà educativa minorile, per rafforzare il capitale umano, ridurre le disuguaglianze e riattivare la mobilità sociale. Le azioni previste concorrono tra le altre cose al potenziamento delle infrastrutture scolastiche del Sud, anche in termini di offerta di laboratori e attività extra didattiche, e all'incremento dell'accesso all'Università.
- **Un Sud connesso e inclusivo:** infittire e ammodernare le infrastrutture, materiali e sociali, come fattore di connessione e di inclusione sociale, per spezzare l'isolamento di alcune aree del Mezzogiorno e l'isolamento dei cittadini in condizioni di bisogno. Le azioni previste concorrono, da un lato, all'infittimento delle infrastrutture di trasporto (dalle ferrovie alla viabilità secondaria), delle infrastrutture digitali e al miglioramento dell'offerta dei servizi; dall'altro, all'incremento della dotazione di infrastrutture sociali e servizi per la promozione e la garanzia dei diritti di cittadinanza, a cominciare dalla salute.
- **Un Sud per la svolta ecologica:** rafforzare gli impegni del Green Deal al Sud e nelle aree interne, per realizzare alcuni obiettivi specifici dell'Agenda ONU 2030 e mitigare i rischi connessi ai cambiamenti climatici. Le azioni previste

⁵⁹Semplificazione e innovazione nell'impostazione di metodo; cooperazione rafforzata istituzionale e tecnica fra centro e territorio; strategiche e individuazione mirata di azioni specificamente destinate a rimuovere ritardi critici; indicazioni di missioni di investimento anche sul fronte dell'infrastrutturazione materiale, digitale e sociale (nell'istruzione, nella sanità, nei servizi per i cittadini, nell'innovazione).

IV. I FONDI STRUTTURALI E IL PIANO PER IL SUD

vanno dal rafforzamento delle filiere e dei distretti agroalimentari, per innescare processi di innovazione coerenti con il *Green Deal*, al sostegno all'efficientamento energetico dell'edilizia pubblica e privata, dall'infrastrutturazione verde per la mitigazione del rischio sismico e idrogeologico, al sostegno alla mobilità sostenibile alla transizione verso un'economia circolare e produzioni a bassa emissione di carbonio.

- **Un Sud frontiera dell'innovazione:** supportare il trasferimento tecnologico e il rafforzamento delle reti tra ricerca e impresa, nell'ambito di una nuova strategia di politica industriale. Un incentivo rafforzato per gli investimenti in ricerca e sviluppo effettuati nelle otto Regioni del Mezzogiorno si affiancherà alla nuova politica industriale ('Piano 'Transizione 4.0'). Sono previste misure di sostegno alla diffusione di ecosistemi dell'innovazione, attraverso la promozione dell'insediamento di *start-up* e l'attrazione di nuove realtà aziendali innovative oltre che incentivi alla collaborazione tra imprese e sistema della ricerca per favorire il trasferimento tecnologico, in partenariato pubblico-privato.
- **Un Sud aperto al mondo nel Mediterraneo:** rafforzare la vocazione internazionale dell'economia e della società meridionale e adottare l'opzione strategica mediterranea, anche mediante il rafforzamento delle Zone Economiche Speciali (ZES) e i programmi di aiuto all'export e alla cooperazione allo sviluppo.

Le azioni trasversali del Piano volte ad accrescere la competitività del sistema produttivo sostenendo le attività imprenditoriali e a creare opportunità di buona occupazione per i giovani e le donne, affrontano alcuni nodi strutturali e si caratterizzano per un'urgenza che l'impatto economico e sociale della pandemia rende ancora maggiore. Le misure di sostegno agli investimenti e al capitale circolante delle PMI, di più immediata attuazione anche alla luce della revisione della disciplina comunitaria sugli aiuti di Stato, nonché le misure strutturali previste dal Piano per favorire l'occupazione femminile e giovanile nel Mezzogiorno, diventano essenziali a tenere in vita il tessuto produttivo e sociale dell'area.

L'esigenza di maggiore prossimità ai luoghi è una delle lezioni che si possono trarre dall'emergenza sanitaria legata alla pandemia. Anche la nuova politica territoriale del Piano, con il rilancio della Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), sostenuta dagli ulteriori 200 milioni di finanziamenti previsti dalla Legge di Bilancio per il 2020 e dai 90 milioni previsti per interventi di sostegno alle attività economiche, artigianali e commerciali, diventa ancora più attuale con l'emergenza Covid-19. Dal fronte sanitario al modello didattico alla mobilità sostenibile, la SNAI rappresenta un modello di riferimento per le strategie di contenimento e mitigazione del rischio di diffusione del contagio⁶⁰. Il presidio democratico territoriale, l'offerta di un turismo sostenibile, il capitale naturale custodito dalle aree interne e appenniniche rappresentano un patrimonio da sostenere, colmando i ritardi di infrastrutturazione, a cominciare da quelli digitali. Allo stesso modo, la rigenerazione dei contesti urbani, non solo nelle aree metropolitane del Paese, ma

⁶⁰ Per citare alcuni esempi: il rafforzamento dei presidi sanitari territoriali, la previsione di infermieri e ostetriche di comunità, i servizi di prossimità, telemedicina, didattica a distanza, rappresentano buone pratiche delle aree interne che possono essere utili a tutto il Paese.

anche nelle città medie del Mezzogiorno, rappresenta la via per consolidare, anche attraverso il sostegno al protagonismo delle reti della cittadinanza attiva e del Terzo settore, i processi di innovazione sociale avviati nelle periferie e per affrontare le condizioni di marginalità che la crisi mette ulteriormente in risalto.

La principale discontinuità del Piano riguarda l'attuazione, con un metodo cooperativo di attuazione rafforzata, in grado di assicurare tempestività e qualità degli investimenti previsti: rafforzamento del ruolo dei presidi centrali di competenza a supporto delle amministrazioni locali, dalla progettazione alla realizzazione degli investimenti; previsione di semplificazioni coniugate con la garanzia di legalità dei processi a contrasto della corruzione e delle mafie; rafforzamento del monitoraggio, del controllo e adozione del partenariato attivo. Il processo attuativo sarà supportato mediante il 'piano di rigenerazione amministrativa', un apposito programma nazionale per l'individuazione e il reclutamento delle competenze professionali addizionali, per l'amministrazione dello sviluppo e della coesione territoriale.

IV.2 IL CONTRIBUTO DEI FONDI STRUTTURALI EUROPEI

I Fondi strutturali e di investimento europei (SIE) rappresentano la leva stabile e irrinunciabile delle politiche di coesione. Anche nell'attuale contesto di emergenza sanitaria innescata dalla pandemia Covid-19, i Fondi SIE sono chiamati a dare un importante contributo, per fronteggiare le gravi ripercussioni che tale emergenza sta producendo sui sistemi economico e sociali delle Regioni europee e per contribuire al rilevante fabbisogno di spesa nel settore sanitario.

Per rispondere a tale obiettivo, l'Unione Europea ha adottato iniziative legislative volte a rendere l'azione dei fondi più efficace e tempestiva, attraverso il riconoscimento di maggiore flessibilità nell'uso delle risorse e attraverso la messa a disposizione degli Stati membri di liquidità aggiuntiva con la quale fronteggiare sin da subito i nuovi fabbisogni di spesa. Per quanto riguarda le iniziative da parte italiana, il Governo è intervenuto, da un lato, nel costante raccordo con le istituzioni dell'Unione Europea, per concorrere all'elaborazione delle modifiche proposte dalla Commissione Europea volte a consentire agli Stati membri di disporre della più ampia flessibilità possibile per l'impiego tempestivo dei fondi e, dall'altro, per promuovere, in raccordo con le misure intraprese attraverso le politiche nazionali, una possibile azione di riprogrammazione delle risorse potenzialmente disponibili nell'ambito della programmazione 2014-2020, nel rispetto dei vincoli di destinazione territoriale previsti.

In particolare, con tale azione si intendono destinare le risorse non ancora impegnate nell'ambito dei programmi operativi per la copertura di spese nel settore sanitario connesse all'emergenza e per il sostegno alle attività economiche e ai lavoratori, come pure per interventi in favore delle fasce sociali più fragili, particolarmente esposte agli effetti della crisi sanitaria. L'eventuale maggior contributo delle Regioni meridionali alle spese dell'emergenza è compensato con ulteriori risorse aggiuntive assegnate, ai fini del rispetto del principio dell'addizionalità.