

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.1 Un Green Deal europeo

- (b) l'accelerazione del parco rotabile ferroviario adibito al tpl con l'acquisto graduale di treni elettrici o ad idrogeno, in sostituzione del materiale rotabile alimentato con diesel. L'obiettivo previsto dal PNRR consiste nella messa in esercizio di almeno 50 treni elettrici o ad idrogeno entro il 30 giugno 2026 (di cui almeno 25 entro il 30 dicembre 2024);
- (c) l'entrata in esercizio di unità navali sostenibili sotto il profilo ambientale con alimentazioni a basso impatto inquinante e l'implementazione del sistema di localizzazione AIS sulle unità da diporto almeno superiori a 24 mt, quale strumento per la tutela della sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino e costiero, permetterà a tali unità di dotarsi di un sistema di localizzazione utile nella prevenzione di sinistri marittimi per collisione e consentirà alle Autorità Marittime nazionali il monitoraggio dell'intenso traffico di tali unità nelle acque territoriali;
- (d) il rafforzamento delle linee ferroviarie regionali interconnesse, per raggiungere i livelli di sicurezza fissati dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA); il potenziamento del sistema di trasporto ferroviario regionale non interconnesso, che svolge un ruolo fondamentale nel sostegno alla domanda di mobilità locale e metropolitana, e il supporto del collegamento delle linee regionali con la rete nazionale ad alta velocità;
- (e) la realizzazione di piste ciclabili nelle aree urbane, favorendo in particolare gli spostamenti (casa-lavoro e casa-scuola) in coerenza con la pianificazione integrata delle misure di mobilità sostenibile. Si prevede di realizzare almeno 200 km di piste ciclabili entro il 31 dicembre 2023 e complessivamente almeno 565 km entro il 30 giugno 2026;
- (f e g) che il turismo ritornerà a crescere e a rappresentare un settore fondamentale per il rilancio dell'economia nazionale. Occorre disincentivare il turismo mordi e fuggi, e scongiurare i fenomeni dell'*overtourism*. Per cogliere tali opportunità è necessario innovare i servizi di mobilità offerti e migliorare l'accessibilità delle destinazioni turistiche e la fruibilità di percorsi alternativi che distribuiscono la ricchezza sui territori.

Scheda 43 - Potenziamento delle infrastrutture dello SNIT**Descrizione**

Obiettivo del Governo è il miglioramento dell'intermodalità tra le diverse reti di trasporto che costituiscono il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

Verrà posta particolare attenzione alle seguenti infrastrutture lineari di 1° e 2° livello:

- **ferrovie**: consolidamento e diffusione dei risultati ottenuti mediante il completamento della rete AV/AC per passeggeri e merci;

- **strade e autostrade**: valorizzazione del patrimonio stradale esistente e completamento dei progetti in corso su itinerari stradali omogenei; potenziamento tecnologico e digitalizzazione (es. *Smart road*); manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture (es. a rischio sismico); decongestionamento e fluidificazione tratte extraurbane ed autostradali (es. ampliamenti di carreggiata); decongestionamento aree urbane e metropolitane (es. eliminazione colli di bottiglia); adeguamento e omogeneizzazione itinerari stradali a bassa accessibilità autostradale;

- **sistemi di trasporto rapido di massa**: sviluppo del trasporto rapido di massa lungo le principali direttrici urbane delle 14 città metropolitane, integrando i sistemi tranviari, metropolitani e ferroviario esistenti e quelli di nuova realizzazione con gli altri sistemi di adduzione (linee autobus, sistemi di mobilità condivisa, micromobilità elettrica, mobilità dolce);

- **ciclovie**: il Programma prioritario è costituito dalla realizzazione delle ciclovie nazionali individuate nell'ambito della definizione dello SNIT di I Livello.

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.1 Un Green Deal europeo

- **trasporti marittimi**: nell'ambito del settore delle infrastrutture portuali verranno proseguiti i seguenti programmi trasversali di intervento: manutenzione del patrimonio pubblico demaniale, digitalizzazione della logistica e ICT, ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti, ultimo miglio stradale; accessibilità marittima, efficientamento energetico ed ambientale, *waterfront* e servizi crocieristici e passeggeri, attività industriali nei porti e aumento selettivo della capacità portuale;

- **trasporto aereo**: nell'ambito del settore delle infrastrutture aeroportuali verranno proseguiti i seguenti programmi: cargo aereo, accessibilità su ferro, ottimizzazione dell'uso della capacità *air side*, *security* e investimenti a supporto del passeggero.

Azioni

Nel corso del 2022 il Programma Operativo Nazionale – PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020 perseguirà le priorità dell'Unione europea in materia di infrastrutture di trasporto, nell'ambito del quadro del Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR), volte a sviluppare e potenziare i sistemi di trasporto, quali infrastrutture ferroviarie, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, nonché i sistemi di trasporto intelligenti, in tal modo promuovendo la mobilità regionale e locale, la crescita sostenibile, intelligente e inclusiva, con investimenti nelle Regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia.

Il PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020 perseguirà tali obiettivi anche in relazione ai “Grandi Progetti”, per l'avanzamento e il perfezionamento di specifiche tratte di particolare rilievo del Mezzogiorno, ovverosia Napoli-Bari, per la velocizzazione del collegamento attuale e il miglioramento dell'accessibilità al servizio ferroviario nelle aree attraversate, e Messina – Catania – Palermo, il cui obiettivo principale è la velocizzazione dell'attuale linea con un collegamento a doppio binario elettrificato che consenta di raggiungere la velocità di 200 km/h e i requisiti di interoperabilità dettati dall'Unione europea.

Pertanto, nel 2022 saranno garantiti massimo impegno e attenzione anche nelle attività funzionali all'avanzamento programmatico e finanziario del PON “Infrastrutture e reti” 2014-2020, in coerenza con l'Obiettivo Tematico 7 dell'Accordo di partenariato “Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le principali strozzature della rete”, su cui si basa il Programma.

In termini finanziari, lo stato di avanzamento attuale registrato dal Programma Operativo Nazionale “Infrastrutture e Reti” 2014-2020 registra circa il 92% degli impegni rispetto alla relativa dotazione finanziaria, con l'Asse I che raggiunge addirittura il 100% degli impegni ammessi, per un totale di 1,048 milioni di euro, a fronte di una dotazione di 1,042 milioni di euro.

Si segnala, inoltre, che tenuto conto di un totale di Domande di Rimborso (DdR) presentate ad oggi pari a circa 878 milioni di euro, sono state avanzate Domande di Pagamento (DdP) alla Commissione europea per un importo complessivo di 667,5 milioni di euro.

Peraltro, occorre sottolineare che a seguito della riprogrammazione intrapresa nel corso di luglio 2021, al fine di recepire le risorse assegnate del piano europeo REACT EU, e conclusasi con decisione della CE C(2021)5950 del 6 agosto 2021, sono stati integrati al PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020 i due seguenti nuovi Assi prioritari:

- l'Asse IV, con una dotazione pari a 313 milioni di euro, a valere sul quale saranno ammesse operazioni per la riduzione delle perdite nelle reti idriche del Mezzogiorno;
- l'Asse V, con una dotazione pari a 13,02 milioni di euro, dedicato all'Assistenza Tecnica relativa all'asse IV.

Oltre alle azioni di miglioramento delle infrastrutture dello SNIT, nel 2022 è previsto lo svolgimento del processo negoziale presso le Istituzioni europee della proposta legislativa di revisione del Regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete di trasporto transeuropea TEN-T. Si darà seguito alla necessità di adeguare i requisiti infrastrutturali e di evolvere la struttura geografica della rete TEN-T, in forma e densità per i

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE

2.1 Un Green Deal europeo

due livelli globale e centrale, in massima coerenza con lo SNIT a condizione che venga pienamente rispettata la rigorosa metodologia europea. La revisione comporterà, altresì, l'aggiornamento delle liste dei nodi di trasporto presenti sulla rete e perseguirà gli obiettivi di garantire la continuità dei Corridoi, migliorare la connettività e l'accessibilità per tutte le regioni, la sostenibilità ambientale, l'interoperabilità e l'intermodalità nonché il completamento dei collegamenti mancanti.

Inoltre, in considerazione della richiesta avanzata nel 2021 dall'Ucraina di rivedere la mappa indicativa della rete TEN-T per il suo territorio, la Commissione europea proseguirà il processo e porterà avanti un'intesa ad alto livello sulla base della quale proporrà un atto delegato agli Stati membri.

In aggiunta, il Governo continuerà, a monitorare l'evoluzione delle azioni rivolte al potenziamento delle infrastrutture dello SNIT cofinanziate con fondi dello strumento *Connecting Europe Facility* (CEF) nel corso della programmazione 2014-2020 e a favorire, in sinergia con altri strumenti di finanziamento nazionali ed europei, le opportunità offerte dai nuovi bandi CEF per il settennio 2021-2027 anche afferenti alla mobilità militare, rivolte ai fini sia civili che militari per il duplice uso della stessa rete.

Ferrovie

Il Governo provvederà a dare attuazione all'accelerazione dell'iter di approvazione del contratto con Rete Ferroviaria Italiana (RFI), che gestisce l'infrastruttura ferroviaria, nonché dell'iter di approvazione dei progetti ferroviari e notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la costruzione della ferrovia ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari e Palermo-Catania nel pieno rispetto delle norme in materia di appalti pubblici, con riferimento alle tratte Orsara-Bovino della linea Napoli-Bari e Catenanuova-Dittaino e Dittaino-Enna della linea Palermo-Catania.

Strade e autostrade

Per il settore stradale lo strumento attraverso il quale si intendono perseguire gli obiettivi del Governo è il Contratto di programma con ANAS. Con tale strumento di programmazione vengono:

- individuate le azioni e gli interventi che ANAS S.p.A. dovrà eseguire sull'intera rete infrastrutturale stradale nazionale ad essa concessa in gestione;
- assegnate le risorse sulla base di priorità d'intervento preordinate e standardizzate.

Per il 2022, in particolare, si prevede un aggiornamento di tale strumento programmatico che richiede una disponibilità di risorse di 4.386 milioni di euro così come di seguito suddivise per tipologia di azioni:

- 1.978 milioni di euro per interventi oggetto di Commissariamento ex art. 4 del decreto legge 32/2019 necessari per il completamento dei progetti in corso su itinerari stradali omogenei, il decongestionamento e fluidificazione tratte extraurbane ed autostradali, il decongestionamento aree urbane e metropolitane e l'adeguamento e l'omogeneizzazione di itinerari stradali a bassa accessibilità autostradale;
- 1.058 milioni di euro per interventi inseriti nella precedente programmazione e non ancora interamente finanziati, al fine di perseguire il completamento dei progetti in corso su itinerari stradali omogenei;
- 55 milioni di euro per la progettazione di interventi attualmente non inseriti in programmazione e che potranno essere inseriti in quelle future al fine di perseguire gli obiettivi volti al potenziamento della rete stradale nazionale;
- 45 milioni per la copertura finanziaria di perizie di variante su due interventi in corso di realizzazione, resesi necessarie per cause impreviste ed imprevedibili al momento della progettazione esecutiva;

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.1 Un Green Deal europeo

- 1.000 milioni di euro per gli interventi di manutenzione volti alla valorizzazione del patrimonio stradale esistente, alla manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture, al decongestionamento e fluidificazione delle tratte extraurbane;
- 250 milioni di euro quale quota parte da destinare al completamento del Piano Smart road in corso di realizzazione.

Si segnala che per la manutenzione e la messa in sicurezza delle opere d'arte (ponti, viadotti e gallerie) ricadenti nella rete stradale nazionale è stato predisposto un apposito piano d'azione regolato con una specifica convenzione ad integrazione del Contratto di programma che prevede uno stanziamento, proveniente da passati esercizi finanziari, di 2.809.787.006,00 euro.

Per il settore autostradale gli obiettivi su indicati saranno attuati con una accelerazione dei programmi di manutenzione su tutta la rete autostradale da parte delle Società concessionarie:

- Investimenti per Manutenzione Ordinaria nel 2020-2024 > 2,5 miliardi di euro con i principali interventi previsti:
 - risanamento pavimentazioni autostradali sulla maggior parte della rete;
 - oltre 1.000 interventi sui principali ponti e viadotti;
 - oltre 100 commesse su cavalcavia.
- Investimenti di Manutenzione Straordinaria previsti per il 2022 > 1,8 miliardi di euro (per il periodo 2022-2024 > 4,8 miliardi di euro) con i principali interventi previsti nel 2022:
 - Gronda di Genova - Creazione di un nodo stradale e autostradale per Genova, con interconnessione autostrade A7-A10-A12;
 - Passante di Bologna con opere di adduzione – potenziamento dell'itinerario autostradale urbano;
 - inizio dei lavori di ampliamento alla 3° corsia: A1 Incisa - Valdarno, A11 Firenze – Pistoia;
 - inizio dei lavori di ampliamento alla 4° corsia: A1 Milano Sud – Lodi, A14 Ravenna – Bologna S. Lazzaro;
 - conclusione del Piano di *Assessment* Sicurezza delle Gallerie;
 - avvio della Fase 1 di ammodernamento e riqualifica delle barriere installate sulla rete autostradale;
 - avvio delle procedure di affidamento del Piano di Risanamento Acustico nazionale lungo la rete autostradale per la riduzione dell'inquinamento acustico.
 - Investimenti per il periodo 2020-2024 > 5 Milioni euro per progetti di ricerca, innovazione e digitalizzazione delle Smart road.

In particolare, si proseguirà con la messa in sicurezza delle autostrade A24 – A25, implementando un sistema di monitoraggio dinamico di ponti e viadotti ed adeguando i più critici a standard di sicurezza conformi con le vigenti norme tecniche per le costruzioni e iniziando a sperimentare un prototipo nazionale di Smart road, con interazioni tra autostrada e veicoli circolanti e pannelli a messaggio variabile. Inoltre, verrà dato avvio dell'attività di monitoraggio tecnologico di ponti e viadotti anche della rete stradale SNIT e di manutenzione straordinaria della rete viaria secondaria delle aree interne del Paese.

Sistemi di trasporto rapido di massa

Nell'ambito delle attività volte al miglioramento della mobilità urbana saranno ulteriormente incentivate le misure tese a trasferire gli spostamenti dell'utenza dal trasporto privato al trasporto pubblico; tali misure, oltre al potenziamento di infrastrutture e mezzi di trasporto, devono essere orientate all'innovazione tecnologica e alla sostenibilità ambientale. In tale contesto occorre introdurre altresì tutte quelle misure finalizzate a rendere più attrattivo il trasporto pubblico locale rispetto a quello privato, sia in relazione alle prestazioni offerte (maggiori velocità e minori tempi di percorrenza) sia in relazione al comfort.

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.1 Un Green Deal europeo

Al fine di tendere a tali obiettivi il Governo, nell'ambito del trasporto pubblico locale, sta seguendo, quale importante filone di attività, lo sviluppo dei sistemi di Trasporto rapido di massa, rivolti alle città con popolazione maggiore di 100.000 abitanti, nelle quali i sistemi di trasporto di grande capacità a trazione elettrica, quali metropolitane, tranvie, filovie, rappresentano assi di forza del trasporto pubblico locale, necessari per superare le criticità connesse alla sempre maggiore domanda di trasporto.

Lo sviluppo di tale tipologia di sistemi, principalmente nelle città metropolitane, è rivolto a quattro programmi di intervento nel settore: il rinnovo e il miglioramento del parco veicolare; il potenziamento delle linee esistenti e la realizzazione di nuove infrastrutture.

Dal 2017 risultano assegnati al settore in argomento circa 8.000 milioni di euro ed è in fase di completamento l'assegnazione di ulteriori risorse per circa 2.800 milioni di euro a valere sulla misura M2C2 – 4.2 del PNRR e sul Fondo Investimenti, annualità 2020-2021.

Per l'anno 2022 si prevede di dare continuità a questo processo di sviluppo utilizzando le nuove risorse del Fondo Investimenti 2022 che saranno destinate in parte ad infrastrutture specifiche di particolare rilievo nelle città metropolitane (prolungamenti o nuove linee metropolitane nelle città di Roma, Milano, Torino, Genova, Napoli) e in parte a infrastrutture minori da individuare a seguito di valutazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica.

Inoltre, verrà semplificata la procedura per la valutazione di progetti relativi al trasporto rapido di massa e sarà avviato l'iter per la notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di metropolitane, filovie e funivie in aree metropolitane.

Ciclovie

Nel 2022 verranno attivate procedure con adozione dei relativi provvedimenti per la realizzazione degli interventi previsti nel PNRR relativi alla realizzazione delle dieci ciclovie prioritarie appartenenti al Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (Ciclovie della Sardegna, Ciclovie del Sole, Ciclovie Vento, Ciclovie dell'acquedotto Pugliese, Ciclovie Adriatiche, Ciclovie Tirreniche, Ciclovie Trieste -Lignano Sabbiadoro – Venezia, Ciclovie della Magna Grecia, Ciclovie GRAB di Roma e Ciclovie del Garda). Il PNRR assegna per tale obiettivo – misura M2C2-4.1- 400 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026, di cui 150 milioni di fondi statali a legislazione vigente.

Inoltre, sarà avviato l'iter per la notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di piste ciclabili.

Trasporti marittimi

Nel 2022 il Governo provvederà al trasferimento delle risorse necessarie per la realizzazione delle opere ai soggetti attuatori e alla pubblicazione, da parte delle Autorità di sistema portuale, dei bandi di gara per la realizzazione del 30% delle opere /esecuzione dei lavori, con contestuale avvio degli stessi.

Il Governo effettuerà il monitoraggio trimestrale dell'avanzamento procedurale e fisico degli interventi infrastrutturali portuali nel rispetto dei cronoprogrammi per il conseguimento degli obiettivi iniziali, intermedi e finali.

L'attività del Governo, inoltre, per il tramite del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, sarà finalizzata a collaborare con la Commissione europea per la definizione del sistema EMSWe (*European Maritime Single Window environment*), in attuazione del Regolamento (UE) 2019/1239, e per l'aggiornamento del sistema SSN (*Safe Sea Net*) sulla base della direttiva 2002/59/UE, nonché a formalizzare le specifiche funzionali per l'adeguamento graduale del sistema VTS (*Vessel Traffic Service*) nazionale ai nuovi standard tecnologici, attualmente esistenti a livello mondiale.

Trasporto aereo

Il Governo avvierà l'iter per la realizzazione di interventi finalizzati alla dotazione di capacità (*cargo city*, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, all'integrazione

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.1 Un Green Deal europeo

della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia, alla realizzazione di collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite metropolitana o rete RFI, al potenziamento di infrastrutture di volo in asservimento alle piste, al miglioramento della security e della qualità del servizio al passeggero e all'espansione della capacità dei terminal per gli hub intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia).

Risultati attesi

Dallo svolgimento delle attività legate al PON “Infrastrutture e reti” si attende di raggiungere l'obiettivo rappresentato dal target di spesa del Programma per l'anno 2022 “N+3”.

L'attività del Governo dovrà continuare a promuovere nel negoziato europeo una revisione della struttura e dei requisiti de rete transeuropea dei trasporti TEN-T in linea con gli obiettivi nazionali rappresentati nell'ambito dello SNIT, nel pieno rispetto della metodologia europea. Quanto agli investimenti per migliorare l'intermodalità tra le diverse reti di trasporto che costituiscono il Sistema

Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), si tenderà ad ottenere:

Ferrovie

- la costruzione di 274 km di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio e Palermo-Catania e la costruzione di 180 km di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Liguria-Alpi e Verona-Brennero, prestando particolare attenzione all'applicazione del principio “non arrecare un danno significativo”.

Strade e autostrade

- Un deciso miglioramento degli standard di utilizzo degli assi viari principali, l'aumento della sicurezza, soprattutto legato a ponti e viadotti (1050 milioni di euro in tre anni anche a province e città metropolitane), l'aumento della capacità di progettazione che porti nel breve – medio periodo ad uno snellimento del traffico, in particolare in aree della rete SNIT particolarmente congestionate e il riequilibrio del divario infrastrutturale tra aree interne (soprattutto appenniniche) e centri produttivi del Paese, grazie agli ingenti investimenti sulla rete viaria secondaria.

In particolare, per gli interventi relativi a nuove opere nel settore stradale si persegue l'ottenimento dei seguenti risultati:

- il completamento degli itinerari di interesse nazionale;
- la messa in sicurezza degli assi viari ad elevata pericolosità;
- l'accessibilità alle aree interne e periferiche.

Gli interventi relativi alla realizzazione di nuove opere nella rete autostradale, progettati per favorire una maggiore connessione, fluidità e sicurezza per la viabilità, hanno comunque un tempo di realizzazione pluriennale, e sono monitorati anche attraverso cronoprogrammi costantemente aggiornati.

Tali risultati sono in linea con le misure di sostenibilità e resilienza individuate nell'Agenda 2030 per il settore stradale e autostradale.

Per quanto riguarda le opere di manutenzione ordinaria, di monitoraggio, di ispezione e di *assessment*, oltre alla conservazione del bene, si intende garantire la sicurezza della circolazione stradale e autostradale, ponendo al servizio dell'utente un patrimonio infrastrutturale sempre più affidabile e digitalizzato.

Ai fini della messa in sicurezza delle opere d'arte ricadenti nella rete stradale e autostradale nazionale si persegue l'implementazione dei sistemi di monitoraggio dinamici e ottici, nonché l'impiego del BIM applicato alle manutenzioni ed agli interventi di adeguamento delle opere d'arte. Le Società concessionarie inoltre continueranno nel 2022 ad investire nella sperimentazione del 5G, Smart road, e nella continua digitalizzazione della rete autostradale.

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.1 Un Green Deal europeo

Sistemi di trasporto rapido di massa

Si prevede di incrementare il numero di chilometri del trasporto rapido di massa nelle maggiori città metropolitane utilizzando infrastrutture e veicoli sostenibili, a basso impatto ambientale.

In particolare, è prevista la realizzazione di 11 km di rete destinata alla metropolitana, 85 km di rete destinata ai tram, 120 km di filovie e 15 km di funivie. Tali interventi saranno realizzati a seguito dell'avviso 1 (realizzazione di sette interventi nelle città di Roma, Genova, Firenze, Palermo, Bologna e Rimini) e dell'avviso 2 (realizzazione di 21 interventi nelle città di Roma, Firenze, Napoli, Milano, Palermo, Bari, Bologna, Catania, Pozzuoli, Padova, Perugia, Taranto e Trieste).

Ciclovie

Nel 2022 si prevede l'adozione di un decreto interministeriale concernente l'impegno dei fondi della prima annualità a favore dei soggetti beneficiari: Regioni e Provincia autonoma di Trento.

Saranno realizzati almeno 1.235 km aggiuntivi di piste ciclabili in varie zone d'Italia, inclusi i progetti riguardanti le piste ciclabili nazionali nelle zone rurali.

Trasporti marittimi

Il Governo prevede di realizzare le opere portuali per il miglioramento dell'accessibilità marittima, principalmente attraverso interventi di rafforzamento e consolidamento su dighe, moli e banchine, anche per consentire l'adeguamento al crescente tonnellaggio delle navi, di aumentare la capacità portuale, sia attraverso opere di dragaggio sia con lo sviluppo di nuovi moli e/o di nuove piattaforme logistiche, di realizzare progetti finalizzati ai collegamenti dell'ultimo/penultimo miglio ferroviario e stradale, nonché di realizzare un progetto pilota di efficienza energetica, denominato "Stretto Green", che interesserà i porti dell'Autorità dello Stretto (Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria), incentivando la transizione energetica, nonché di elettrificare le banchine per diminuire l'impatto ambientale nel settore trasporti.

Per il sistema EMSWe, verrà fornito il contributo per la predisposizione di piani di lavoro e di specifiche funzionali e tecniche secondo le indicazioni che saranno fornite dalla Commissione europea con specifici atti di esecuzione.

Per quanto riguarda il sistema SSN, ci si attende la realizzazione dell'aggiornamento alla versione V.

Si prevede, inoltre, di accrescere le capacità dell'Amministrazione di garantire la più ampia tutela agli interessi generali legati alla sicurezza della navigazione, all'efficienza del trasporto marittimo, alla salvaguardia della vita umana in mare, alla tutela dell'ambiente e delle risorse ittiche.

Trasporto aereo

Nell'ambito del settore aereo, il Governo perseguirà i seguenti risultati:

- sviluppo delle attività del trasporto aereo di merci, settore strategico per il supporto alle attività di *export* di particolare rilevanza, in ragione del valore dei beni movimentati;
- aumento dell'attrattività e della competitività del cargo aereo, con interventi infrastrutturali relativi allo sviluppo di nuova capacità e interventi volti a risolvere i colli di bottiglia, in particolare negli aeroporti di Malpensa, Fiumicino, Bergamo, Catania, Bologna, Venezia e Parma;
- miglioramento dell'accessibilità su ferro agli aeroporti per aumentare gli standard di accessibilità mediante mezzo pubblico, con il fine di collegare con trasporto su ferro (rete ferroviaria, linea metropolitana, sistemi leggeri);

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.1 Un Green Deal europeo

- aumento della capacità di gestione dei movimenti (sia nello spazio aereo che nella movimentazione a terra) e un migliore sfruttamento della capacità di utilizzo delle piste;
- aumento dei livelli dei controlli di sicurezza, miglioramento della qualità del servizio per il passeggero.

Scheda 44 - Riconversione ecologica del patrimonio edilizio scolastico**Descrizione**

Il Governo continuerà l'attuazione del programma di interventi che mira alla riconversione ecologica del patrimonio edilizio scolastico mediante la realizzazione di nuove infrastrutture e/o la messa in sicurezza di quelle esistenti, privilegiando soluzioni eco compatibili e migliorando le performance energetiche degli edifici.

Azioni

Si proseguirà nell'investimento in infrastrutture sicure ed efficienti dal punto di vista energetico.

Nell'ambito della programmazione triennale nazionale in materia di edilizia scolastica 2021-2023 sarà data rilevanza e priorità anche ad interventi e lavori di efficientamento energetico delle scuole in grado di garantire la sicurezza e, contestualmente, un miglioramento delle relative prestazioni energetiche e una riduzione dei costi di gestione degli edifici.

Risultati attesi

Il risultato che ci si attende è principalmente quello della messa in sicurezza del patrimonio scolastico esistente per consentire lo svolgimento delle attività didattiche in ambienti sicuri, innovativi, inclusivi, confortevoli e sempre più adeguati alle esigenze didattiche.

Le risorse stanziare dal 2021 si collocano nell'ambito di una generale programmazione partita nel 2015 e che ha consentito finora di intervenire su circa il 20% del patrimonio scolastico esistente, mediante la realizzazione di nuovi edifici o la messa in sicurezza e/o l'efficientamento energetico degli edifici esistenti.

Nel 2022 sarà garantita una forte integrazione anche con le risorse del PNRR sul quale è previsto un apposito piano nella Missione 2 – Componente 3 dedicata alla costruzione di nuove scuole altamente sostenibili (nZEB + 20%). Anche questa misura potrà contribuire in modo rilevante al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e di transizione ecologica.

Scheda 45 - Piano Ri-generazione Scuola**Descrizione**

Il Governo ha reso obbligatoria l'educazione climatica e allo sviluppo sostenibile nell'ambito della nuova disciplina dell'educazione civica nella scuola primaria, secondaria e nell'istruzione degli adulti, con un'introduzione nell'educazione e cura della prima infanzia, con l'obiettivo di favorire l'acquisizione delle conoscenze, abilità, atteggiamenti e valori per proteggere attivamente l'umanità e il pianeta. Andando oltre la mera introduzione di una disciplina, e con l'obiettivo di attuare un'azione volta rendere popolare il tema ambientale nell'intero sistema di istruzione e formazione, nel mese di giugno 2021, il Governo ha presentato RiGenerazione Scuola, un Piano Nazionale per la transizione ecologica e culturale allo scopo di: assicurare una coerenza di sistema tra le diverse attività educative; rafforzare le

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.1 Un Green Deal europeo

buone pratiche scolastiche, fornendo alle scuole strumenti educativi sulla transizione ecologica; attuare e monitorare le attività dell'educazione civica; attuare specifici programmi di formazione dei docenti; sviluppare relazioni educative con i portatori di interesse, a partire dagli enti di ricerca.

Azioni

Il Piano nazionale è articolato su quattro pilastri e intende avvalersi della funzione educativa della scuola per indurre le nuove generazioni ad adottare un nuovo modello di comportamento basato su principi quali la lotta agli sprechi, la riflessione di lungo termine e di intero ciclo di vita; l'adozione di un modello esistenziale ed abitativo che consenta un utilizzo ragionevole e sostenibile delle risorse disponibili.

Le azioni del piano includono:

1. L'istituzione di una *Green Community* composta da Amministrazioni pubbliche, istituzioni culturali, scientifiche, di ricerca, organizzazioni no profit e profit, che manifestano la disponibilità a realizzare progetti coerenti con almeno uno dei quattro pilastri del Piano "RiGenerazioneScuola", relativi alla rigenerazione dei "saperi", delle "infrastrutture", dei "comportamenti", delle "opportunità", che siano replicabili da parte delle scuole e idonei ad ampliare l'offerta formativa.

Indirizzare le azioni della *Green Community* attraverso una Cabina di regia che ha il compito di supportare le istituzioni scolastiche nella realizzazione, in un approccio sistemico, delle iniziative di integrazione dell'offerta formativa.

2. L'adozione delle Linee guida per favorire l'istituzione presso gli istituti scolastici della figura del *mobility manager* scolastico incaricato di promuovere lo sviluppo di progetti di mobilità sostenibile.

3. L'avvio di un bando per la selezione di Istituzioni scolastiche, anche capofila di reti di scuole, per la realizzazione di iniziative progettuali aventi ad oggetto "Supporto al percorso di transizione ecologica delle Istituzioni scolastiche".

Oltre alle attività finanziate con le risorse nazionali, il Governo utilizza anche i fondi resi disponibili dal Regolamento (UE) n. 2020/2221 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 dicembre 2020, che modifica il regolamento (UE) n. 1303/2013 per quanto riguarda le risorse aggiuntive e le modalità di attuazione, per fornire assistenza allo scopo di promuovere il superamento degli effetti della crisi nel contesto della pandemia di COVID-19 e delle sue conseguenze sociali e preparare una ripresa verde, digitale e resiliente dell'economia (REACT-EU). In tale contesto, sono previste due specifiche azioni finanziate nell'ambito del Programma operativo nazionale "Per la scuola, competenze e ambienti per l'apprendimento" 2014-2020 – Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR).

1) *Edugreen*: laboratori di sostenibilità per il primo ciclo

Scopo dell'azione è la riqualificazione delle aree esterne delle scuole del primo ciclo per renderle spazi didattici di educazione alla transizione digitale. Nell'ambito delle iniziative volte a sostenere l'educazione ambientale e la propensione a corretti stili di vita, la cura e la gestione degli spazi esterni, anche ai fini della loro trasformazione in aree dedicate allo studio dei processi naturali e orti didattici, consente la sperimentazione di metodologie didattiche outdoor particolarmente efficaci per l'educazione alla sostenibilità e alla transizione ecologica e per la formazione di cittadini responsabili dei beni comuni.

Saranno coinvolte le istituzioni scolastiche del primo ciclo ubicate nelle zone a più alto rischio di povertà educativa e in aree degradate. L'azione mira a riqualificare giardini e cortili, trasformandoli in laboratori didattici all'aperto.

2) Laboratori green, sostenibili e innovativi per le scuole del secondo ciclo.

L'azione si rivolge alle istituzioni scolastiche del secondo ciclo di istruzione delle regioni del Mezzogiorno e, in particolare, agli istituti agrari che invece necessitano di laboratori

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.1 Un Green Deal europeo

all'avanguardia per le annesse aziende agrarie per le quali sarebbe possibile reingegnerizzare il sistema produttivo al fine di garantirne la piena sostenibilità ambientale e dei processi.

Risultati attesi

Sviluppo di metodologie e strumenti di formazione per i docenti e per gli alunni. Approfondimento della conoscenza della bioeconomia e del sistema dell'economia circolare. Supporto per la messa a sistema delle diverse attività di sviluppo sostenibile che già si attuano nelle scuole. Sostegno alla diffusione di nuovi stili di vita sostenibili. Con le due azioni finanziate con REACT-EU si prevede di coinvolgere complessivamente circa 2.500 istituzioni scolastiche del primo e del secondo ciclo di istruzione per la realizzazione dei laboratori innovativi e sostenibili.

Scheda 46 - Diffusione della cultura trasversale della sostenibilità

Descrizione

Il Governo nel 2022, intende proseguire nella sua azione di allineamento alle iniziative programmatiche della Commissione europea correlate alla politica del *Green Deal*, orientando la propria missione di coordinamento e di sostegno alla formazione, alla ricerca e all'innovazione, in modo da fornire il necessario contributo di conoscenza alla transizione verde.

Azioni

Promozione della formazione universitaria e post-universitaria a valenza internazionale nelle materie correlate alla sostenibilità ambientale e sostegno ai progetti di ricerca e di innovazione che tengano conto anche della dimensione sociale e dell'impatto sul territorio di una maggiore diffusione della cultura della sostenibilità. Tramite la promozione della partecipazione dell'Italia alle missioni dedicate, nell'ambito del Programma quadro *Horizon Europe*, si intende agevolare la transizione ecologica con interventi di sostegno alla ricerca e all'innovazione, in modo complementare rispetto al finanziamento dei progetti di ricerca fondamentale ed applicata, che avverrà a valere sui programmi nazionali, che prevedono di finanziare progetti afferenti alle grandi aree del PNRR "Clima, Energia, Trasporti sostenibili" e "*green Technologies*", nell'ambito dell'area dei "Prodotti alimentari, bioeconomia, risorse naturali, agricoltura, ambiente".

Risultati attesi

Partecipazione attiva alle seguenti missioni:

- Adattamento ai cambiamenti climatici: supporto di almeno 150 Regioni e comunità europee affinché diventino climaticamente resilienti entro il 2030;
- Ripristinare il nostro oceano e le nostre acque entro il 2030;
- 100 città *smart* e climaticamente neutrali entro il 2030;
 - Un accordo sul suolo per l'Europa: 100 laboratori viventi e fari per guidare la transizione verso suoli sani entro il 2030.

Promozione di percorsi di dottorato congiunto con altri paesi (in particolare con la Francia) sulle tematiche del *Green deal*.

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.1 Un Green Deal europeo

Scheda 47 - Verso un approccio *green* nella filiera culturale, creativa e del patrimonio culturale

Descrizione

Il Governo intende avvalersi delle risorse del PNRR e della politica di coesione Programma Nazionale Cultura – FESR per sostenere i settori culturali e creativi nel contribuire concretamente alla transizione ecologica e al contrasto ai cambiamenti climatici. Si intende sostenere la ripresa nei settori del patrimonio culturale, delle imprese culturali e creative, moda, *design* e creatività in senso innovativo e sostenibile in termini ambientali e sociali.

Si punterà a ridurre le emissioni di gas clima-alteranti, i consumi energetici e di materie prime e a promuovere la de-carbonizzazione del patrimonio storico costruito, il riuso di spazi e materiali, l'eco-efficienza nei siti culturali, la selezione di materiali sostenibili nelle attività di restauro, la rigenerazione urbana e paesaggistica a base culturale.

Il Governo intende inoltre fare leva sul ruolo esercitato da cultura, creatività e patrimonio culturale nell'influenzare i modelli di consumo al fine di promuovere modelli di economia circolare.

Azioni

- Miglioramento dell'efficienza energetica del patrimonio monumentale, museale e dei luoghi della cultura, e delle infrastrutture culturali per lo spettacolo cinematografico e teatrale. Il PNRR e il PN Cultura concorreranno in modo complementare a coprire fabbisogni su tutto il territorio nazionale; si avvieranno progetti pilota per la produzione di energie per autoconsumo da fonti rinnovabili nei luoghi della cultura (ca 450 milioni di euro).

- Promozione di modelli di economia circolare nelle attività di recupero e restauro del patrimonio storico, con riferimento agli interventi previsti dal PNRR e dal Piano Complementare, attraverso il ricorso ad appalti pubblici verdi e all'eco-progettazione, per un uso delle risorse efficiente e circolare in tutte le fasi (progettazione, scelta dei materiali, soluzioni tecnologiche e impiantistiche) la riduzione del consumo delle materie prime e l'allungamento del ciclo di vita.

- Attuazione del programma previsto dal PNRR per restauro, manutenzione, messa in sicurezza, valorizzazione e accessibilità di parchi e giardini storici. Questi infatti svolgono un ruolo strategico nei processi di rigenerazione urbana, forniscono al territorio molteplici servizi eco-sistemici culturali/ricreativi, contribuiscono alla biodiversità, alla produzione di ossigeno, alla riduzione del livello di inquinamento e alla regolazione del rumore e del microclima (ca 300 milioni di euro). Particolare attenzione sarà rivolta alla gestione delle acque con interventi di ammodernamento dell'impiantistica, alla gestione del ciclo dei rifiuti, alle tecniche e all'uso dei prodotti per la difesa del terreno e delle specie vegetali.

- Adozione di criteri ambientali minimi per gli eventi culturali, prevista dal PNRR, al fine di ridurre l'impronta ecologica attraverso l'inclusione di criteri ambientali negli appalti pubblici di eventi culturali finanziati, promossi od organizzati da enti pubblici.

- Azioni di sostegno alle organizzazioni culturali e creative pubbliche e private per lo sviluppo di nuovi servizi o prodotti volti a contribuire all'azione per il clima, che coniughino *design* e sostenibilità per il ripensamento strategico di stili di vita e incoraggino comportamenti responsabili nei confronti della natura e dell'ambiente (circa 30 milioni di euro). Le azioni sono preparate da tavoli di confronto con gli operatori e dalla definizione di linee guida e criteri di ammissibilità e valutazione.

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.1 Un Green Deal europeo

Risultati attesi

Adozione entro il 30 giugno 2022 degli strumenti normativi per l'assegnazione delle risorse a favore di siti statali per interventi di eco-efficienza e riduzione di consumi di energia e per la rigenerazione urbana a base culturale, con particolare riferimento a parchi e giardini storici. Realizzazione degli interventi nel rispetto delle procedure e degli obiettivi iniziali, intermedi e finali stabiliti.

Miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici e siti del patrimonio culturale.

Adozione di principi e modelli di economia circolare da parte dei soggetti pubblici e privati dei settori culturali e creativi.

Scheda 48 - Incrementare l'efficienza energetica dei luoghi della cultura**Descrizione**

I recenti sviluppi del conflitto in Ucraina comportano un incremento considerevole del costo delle materie prime, ponendo in rilievo l'urgenza delle misure previste dal PNRR finalizzate al miglioramento dell'efficienza energetica dei luoghi della cultura. L'esigenza di adeguamento al quadro macroeconomico mondiale rende indispensabili misure finalizzate all'efficientamento energetico delle strutture dei cinema e teatri, affinché le oscillazioni del mercato non abbiano un impatto negativo sui costi da sostenere per i proprietari e gestori.

Il Governo intende supportare il settore cinema-teatri in tale congiuntura, allineandolo alle politiche nazionali orientate verso il risparmio energetico e l'impiego di fonti rinnovabili che siano in grado di sostituirsi, nel tempo, agli idrocarburi. In quest'ottica si inserisce l'avviso del dicembre 2021 relativo alla presentazione delle proposte di intervento per la promozione dell'eco-efficienza e riduzione dei consumi energetici nelle sale teatrali e nei cinema, pubblici e privati.

Azioni

- Riparto efficace ed efficiente del fondo a disposizione per il PNRR nelle sale teatrali e cinema particolarmente colpiti dall'aumento dei costi energetici correnti.
- Contenimento degli effetti negativi dell'aumento dei costi dell'energia sui bilanci delle sale cinematografiche e teatrali dovute alla crisi dei prezzi a seguito del conflitto russo-ucraino

Risultati attesi

- Incentivazione all'ammodernamento ed efficientamento energetico delle strutture teatrali e cinematografiche italiane.
- Riduzione dei consumi energetici.
- Sostegno e ripresa economica del comparto

Scheda 49 - Quadro statistico a supporto del *Green Deal* europeo**Descrizione**

La statistica ufficiale è chiamata a rispondere alle necessità crescenti dei decisori politici in materia di *Green Deal* europeo. Le statistiche europee relative a diversi settori, dall'agricoltura all'energia, dai trasporti all'ambiente, contribuiscono a dare un quadro più chiaro di fenomeni chiave quali: cambiamento climatico, economia circolare, inquinamento zero e biodiversità. L'obiettivo dell'Istat è di contribuire, nell'ambito del Sistema statistico europeo e, in linea con il Programma statistico europeo 2021-2027 e il relativo Programma di

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.1 Un Green Deal europeo

lavoro annuale 2022 e il Piano di Azione relativo al *Green Deal*, a dare una risposta alla domanda crescente di statistiche per il *Green Deal* europeo.

Azioni

In linea con il Piano di Azione relativo al *Green Deal*, presentato per l'adozione formale al Comitato del Sistema statistico europeo del 29 ottobre 2021, si contribuirà alle seguenti azioni:

- Migliorare la comunicazione e diffusione delle statistiche europee per il *Green Deal*: utilizzo innovativo dei dati esistenti per raccogliere informazioni su nuovi indicatori e rispondere a nuove priorità delle politiche. Si prevedono, a titolo esemplificativo: una revisione pilota delle statistiche relative ai cambiamenti climatici (per il miglioramento dell'efficacia delle statistiche dell'energia, dei trasporti e dell'ambiente) e l'aggiornamento dello *European Statistical Recovery Dashboard*, adottato all'interno del Sistema statistico europeo, ai fini dell'utilizzo di indicatori a breve termine relativi all'ambiente per arricchire il quadro statistico per la ripresa;

- Iniziative legislative: nel 2022, in linea con le Strategie “Dal produttore al Consumatore” e “Biodiversità” della Commissione, si continuerà a contribuire alla modernizzazione delle statistiche agricole. In particolare, si proseguirà nel contributo al processo legislativo per l'adozione di tre regolamenti in materia di: statistiche su input e output in agricoltura (SAIO), revisione dei conti economici agricoli (EAA) e quadro finanziario 2021-2027 relativo al regolamento quadro (UE) 2018/1091 sulle statistiche integrate sulle aziende agricole (IFS), per il quale inoltre si proseguirà con l'attuazione. Si prevede, poi, di contribuire all'esame di una nuova proposta di regolamento, la revisione del regolamento (UE) 691/2011 in materia di conti economici ambientali (al fine di disporre di nuovi dati per il Green Deal) e di proseguire nell'attuazione del regolamento (CE) 1099/2008 relativo alle statistiche dell'energia. Infine, si contribuirà ai lavori per la definizione di una nuova proposta di regolamento relativo alle statistiche sulla pesca, la cui adozione da parte della Commissione è attesa nel secondo trimestre del 2023 con l'obiettivo di raggruppare le statistiche esistenti su catture, sbarchi di prodotti ittici, acquacoltura e acquacoltura biologica;

- Sviluppo di statistiche ufficiali attraverso iniziative di tipo non normativo: nuovi prodotti statistici basati su dati esistenti, raccolte volontarie di dati, metodologie, ecc. A tale riguardo, sono in corso una serie di iniziative tra cui, a titolo esemplificativo: lo sviluppo di statistiche dell'energia per raccogliere dati aggiuntivi, prime stime e metodologie sulla quota di energie rinnovabili, nonché lo sviluppo di una strategia del sistema statistico europeo per integrare dati geo spaziali e dati statistici.

Risultati attesi

Nel 2022 si contribuirà a fornire informazioni per il *Green Deal* europeo e a supporto della nuova Politica Agricola Comune attraverso le statistiche europee prodotte e sviluppate all'interno del quadro normativo esistente e contribuirà al processo legislativo per l'adozione dei nuovi regolamenti in materia.

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.2 Un’Europa pronta per l’era digitale

2.2 Un’Europa pronta per l’era digitale

Scheda 50 - Accrescere le competenze digitali e ridurre il fenomeno del *digital divide*

Descrizione

Per promuovere lo sviluppo delle competenze e della cultura digitale necessarie alla crescita sociale ed economica del Paese, è stata avviata l’iniziativa Repubblica digitale, nel cui ambito è stata definita la Strategia nazionale per le competenze digitali, approvata a luglio 2020. Il piano operativo per l’attuazione della Strategia prevede azioni su quattro assi di intervento (istruzione e formazione superiore, forza lavoro attiva, competenze specialistiche ICT, competenze per i cittadini) anche raccordando e supportando le iniziative pubbliche e private della Coalizione Nazionale di Repubblica Digitale, aderente alla *Digital Skills and Jobs Coalition* della Commissione Europea.

In particolare, con riferimento alla digitalizzazione inclusiva, l’obiettivo è quello di sostenere l’alfabetizzazione digitale di base e quella avanzata, incidendo sia sulle condizioni essenziali (la disponibilità di computer o *tablet*), sia sul supporto allo sviluppo e al rafforzamento delle competenze digitali (ambienti digitali di autovalutazione e apprendimento, servizi di facilitazione digitale sui territori anche con il contributo del servizio civile universale, luoghi fisici di formazione e sperimentazione sulle tecnologie emergenti).

Azioni

In continuità con le attività sopra menzionate quali la Coalizione Nazionale di Repubblica Digitale, e in maniera coerente con le linee guida contenute nella prima Strategia nazionale per le competenze digitali del luglio 2020, nell’ambito del PNRR sono previste azioni che mirano a potenziare le competenze digitali dei cittadini, combattere il *digital divide* e, al contempo, migliorare le conoscenze/ competenze digitali della pubblica amministrazione e dei professionisti dell’ICT.

In particolare, sono state avviate le seguenti azioni:

1. istituzione del Fondo per la Repubblica Digitale dedicato al sostegno di progetti rivolti alla formazione e all’inclusione digitale, con la duplice finalità di accrescere le competenze digitali ed individuare le *policies* più efficaci tramite valutazione dell’efficacia dei progetti sperimentali;
2. ricognizione propedeutica all’ampliamento e al potenziamento della Rete di facilitazione digitale. Il progetto mira a dotare i cittadini delle competenze necessarie per avvalersi delle opportunità e delle informazioni necessarie a far valere i propri diritti e a promuovere forme di dialogo tra le fasce sociali e le diverse generazioni.
3. avvio del programma pilota del Servizio Civile Digitale. L’iniziativa mira a dotare i cittadini di strumenti digitali mediante i quali possano avvalersi delle opportunità e delle informazioni necessarie a far valere i propri diritti e a promuovere forme di dialogo tra le fasce sociali e le diverse generazioni.

Risultati attesi

1. Fondo per la Repubblica Digitale

Il 29 gennaio 2022 è stato siglato il protocollo d’intesa che definisce le modalità d’intervento del Fondo per la Repubblica Digitale, allo scopo di mettere in campo iniziative di formazione digitale e per il superamento del *digital divide*. L’obiettivo è quello di raggiungere il *target* previsto dall’Europa, con il 70% di cittadini digitalmente abili entro il 2026.

2. Rete di facilitazione digitale

si prevede, entro il 2022 la definizione e l’attivazione della policy. L’obiettivo è quello di formare 2 milioni di cittadini entro il 2026 attraverso l’attivazione di 3000 nodi di facilitazione digitale;

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.2 Un’Europa pronta per l’era digitale

3. Servizio civile digitale
si prevede, la formazione e l’attivazione di 9700 volontari entro il 2025 attraverso tre avvisi (più il programma pilota) per formare un totale di 1 milione di cittadini.

Scheda 51 – Mercati digitali

Descrizione

Il mercato unico rimane al centro di un’economia europea innovativa, prospera e orientata al futuro. La maggior parte delle iniziative ad esso riferita sono ricondotte alla linea di azione “Un’Europa pronta per l’era digitale”, a riconoscimento delle correlazioni tra mercati tradizionali e digitali.

Prioritario sarà per la Commissione vedere concretizzate tutte le numerose proposte avanzate nell’ambito di questo obiettivo prioritario, tra cui spiccano il *Digital Markets Act*, il *Digital Services Act*, il *Data Governance Act* e l’*Artificial Intelligence Act*.

Azioni

Nel 2022 sono giunti a conclusione i negoziati sulle due proposte legislative in materia di mercati digitali, presentate dalla Commissione a dicembre 2020: il *Digital Services Act* (DSA) rinforza la protezione dei diritti fondamentali degli utenti di internet introducendo regole più severe per gli “intermediari online” che dovranno adeguarsi ai nuovi obblighi, differenziati a seconda delle dimensioni aziendali e dell’impatto sull’ecosistema online così da bilanciare la tutela degli utenti con le esigenze del mercato e dell’innovazione. A seguito della guerra in Ucraina nel DSA è stato introdotto un meccanismo di risposta alle crisi in base al quale la Commissione potrà chiedere alle piattaforme molto grandi di intraprendere azioni specifiche (ad esempio per contrastare la propaganda di guerra) sulla base di una raccomandazione adottata a maggioranza semplice dal *Board* di coordinatori digitali. La durata dello stato di crisi termina automaticamente dopo 3 mesi, se non prolungata.

Il *Digital Market Act* (DMA) crea uno spazio economico più equo e competitivo per le imprese europee, stimola l’innovazione e la contendibilità nei mercati digitali, favorisce la condivisione del valore tra i diversi soggetti che partecipano all’economia digitale e aumenta le possibilità di scelta dei consumatori e dei cittadini europei. L’Italia si è battuta per l’introduzione di regole e divieti asimmetrici affinché gli obblighi introdotti fossero proporzionati.

Risultati attesi

È importante che le norme che si stanno delineando intercettino le nuove dinamiche dei mercati digitali, resi ancora più centrali alla luce dei nuovi modelli di consumo e di produzione imposti dalla pandemia.

In considerazione della complessità e della multidisciplinarietà del settore, che vede avanzare assieme tematiche afferenti alle tecnologie digitali, temi di politica industriale, temi geostrategici ed aspetti regolatori e legali, non è agevole identificare i risultati attesi in questo settore. In termini di metodo, l’assidua partecipazione delle diverse strutture governative ai lavori in sede europea, nei diversi consessi istituiti da Commissione e Consiglio dell’UE, a livello tecnico e politico, e il dialogo costante con i principali paesi industrializzati d’Europa, possono consentire di allineare le politiche nazionali a quelle europee, con benefici significativi sia in fase ascendente che in fase discendente.

L’adozione formale da parte dei colegislatori dei Regolamenti DSA e DMA è attesa nei prossimi mesi.

PARTE SECONDA – LE POLITICHE STRATEGICHE
2.2 Un'Europa pronta per l'era digitale**Scheda 52 – Fronteggiare la carenza di semiconduttori e rafforzare la *leadership* europea a livello globale****Descrizione**

Il c.d. *Chips package* si compone dei seguenti documenti:

- una Comunicazione “ombrello” [COM(2022) 45] che indica il contesto di riferimento degli obiettivi politici da perseguire;
- una proposta di Regolamento [COM(2022) 46] per costruire un ecosistema europeo resiliente, rafforzare la *leadership* tecnologica dell'Europa e affrontare le crisi del mercato dei semiconduttori (*Chips Act*), attraverso un quadro favorevole agli investimenti e meccanismi di coordinamento tra Stati membri e Commissione;
- una raccomandazione della Commissione [COM (2022) 782] indirizzata agli Stati membri, che anticipa le misure chiave previste nella proposta di regolamento, e prevede un quadro di *governance* di applicazione immediata per contribuire a superare le attuali carenze;
- una proposta di regolamento del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio istitutivo delle imprese comuni europee (“*joint undertakings*”) nell'ambito del programma di ricerca e innovazione *Horizon Europe* [COM (2022) 47].

Azioni

La legge europea sui semiconduttori (*Chips Act*) mira a fronteggiare la carenza di semiconduttori e a rafforzare la *leadership* tecnologica europea. Integrerà sia i programmi e le azioni già esistenti in materia di ricerca e innovazione nel settore dei semiconduttori (*Horizon Europe* e *Digital Europe programme*), sia le iniziative previste dagli Stati membri. Sono 3 i pilastri su cui la proposta è principalmente basata:

- supportare l'innovazione tecnologica in tutta l'UE attraverso l'iniziativa *Chips for Europe*;
- garantire la sicurezza dell'approvvigionamento dell'UE attraverso “*first-of-a-kind*” *Integrated Production Facilities (IPF)* e *Open Eu Foundries (OEF)*;
- facilitare il monitoraggio dell'offerta di semiconduttori e la risposta in caso di crisi.

È prevista la possibilità di istituire un consorzio europeo per l'infrastruttura dei *chip* (*European Chips Infrastructure Consortium*, “*ECIC*”) ai fini dell'attuazione delle azioni ammissibili e di altri compiti correlati e l'istituzione di un Consiglio europeo dei semiconduttori, al quale gli Stati membri sono tenuti a fornire aggiornamenti periodici sugli operatori chiave del mercato lungo le catene di approvvigionamento di semiconduttori nei territori nazionali. Ciascuno Stato membro è responsabile nel designare una o più autorità nazionali competenti al fine di garantire l'attuazione del regolamento a livello nazionale. La Commissione è responsabile per l'identificazione di indicatori di allerta precoce, essenziali nella valutazione del rischio dell'Unione.

La Sezione 2 della proposta definisce i passaggi da seguire nella fase di crisi nell'approvvigionamento di semiconduttori partendo dall'attivazione della fase di crisi fino agli “acquisti comuni” da parte della Commissione. La Commissione è autorizzata ad imporre sanzioni qualora le imprese omettano di accettare e dare la priorità a determinati ordini in caso di crisi dei semiconduttori. La Commissione inoltre può infliggere ammende a un'impresa che fornisca informazioni inesatte, incomplete o fuorvianti o che non le fornisca entro il termine prescritto.

L'iniziativa *Chip* per l'Europa riceverà un sostegno dal bilancio dell'UE per un importo massimo totale di 3,3 miliardi di euro, di cui 1,65 miliardi a titolo di Orizzonte Europa e 1,65 miliardi a titolo del programma Europa digitale.

L'Italia attribuisce grande rilievo al secondo obiettivo che la legge europea sui semiconduttori intende perseguire, ossia creare le condizioni per un significativo incremento della capacità produttiva dell'Unione entro il 2030 e assicurare le forniture di microprocessori nell'UE, con il sostegno finanziario degli Stati membri agli investimenti innovativi (“*first of a kind in Europe*”). Tale obiettivo, infatti, favorirebbe l'elaborazione di un quadro regolamentare per