

PNRR - PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA #NEXTGENERATIONITALIA

QUADRO INTRODUTTIVO E STRUTTURA PNRR

Il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** (PNRR) è il programma di investimenti che l'Italia deve presentare alla Commissione Europea nell'ambito del programma *Next Generation EU (NGEU)*, lo strumento europeo volto a rispondere alla crisi pandemica provocata dal Covid-19.

Il piano assume **3 priorità trasversali** (parità di genere, giovani, sud e riequilibrio territoriale), perseguite in tutte le missioni, ed è strutturato secondo **3 assi strategici** in **6 missioni** ciascuna delle quali articolata in **16 componenti funzionali e 47 linee di intervento**.

TRE ASSI STRATEGICI

Il PNRR Italiano è costruito intorno a **3 assi strategici**:

1. digitalizzazione e innovazione;
2. transizione ecologica;
3. inclusione sociale.

MISSIONI, COMPONENTI, LINEE DI INTERVENTO

Il PNRR si articola in **6 Missioni**, che a loro volta raggruppano **16 Componenti funzionali** dirette a realizzare gli obiettivi economico-sociali definiti nella strategia del Governo.

Le Componenti si articolano in **47 Linee di intervento** per progetti omogenei e coerenti.

Per ogni Missione, come indicato nella Parte II del documento ("Missioni e linee progettuali"), sono riportate le **riforme** necessarie a una più efficace realizzazione, collegate all'attuazione di una o più Componenti.

Con una dotazione complessiva di **222,9 miliardi di euro** destinate allo sviluppo del Sistema Paese (e non alle singole imprese), le **sei Missioni del PNRR** rappresentano aree "tematiche" strutturali di intervento:

1. *Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura* (46,18 miliardi di euro)
2. *Rivoluzione verde e transizione ecologica* (68,90 miliardi di euro)
3. *Infrastrutture per una mobilità sostenibile* (31,98 miliardi di euro)
4. *Istruzione e ricerca* (28,49 miliardi di euro)
5. *Inclusione e coesione* (27,62 miliardi di euro)
6. *Salute* (19,72 miliardi di euro).

Di seguito per ciascuna missione concentriamo l'analisi sulle sole componenti di più diretto interesse secondo gli obiettivi programmatici e strategici di ALIS.

MISSIONE 1 - DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE, COMPETITIVITÀ E CULTURA

Risorse impiegate: 46,18 miliardi

Obiettivi generali della missione:

- Crescita digitale del Sistema Paese.
- Trasformazione digitale del settore pubblico; rafforzamento del perimetro di sicurezza nazionale cibernetica; realizzazione della interoperabilità delle banche dati.
- Favorire una svolta radicale nella PA promuovendo l'innovazione, le capacità, le competenze, il merito. Semplificazione sistematica dei procedimenti amministrativi, riducendone tempi e costi.
- Digitalizzazione dei procedimenti giudiziari e accelerazione, all'interno di un quadro di riforma condiviso, dei tempi della giustizia.
- Sostenere l'innovazione e la competitività del Sistema produttivo, con particolare attenzione alle PMI ed alle filiere produttive.
- Favorire la realizzazione della Banda larga, del 5G e del monitoraggio satellitare.
- Rilanciare in chiave sostenibile il turismo e la cultura, elevando i livelli dei servizi turistici, culturali e creativi, supportando le transizioni digitale e verde e lo sviluppo socio-economico del Paese.

Componenti della missione:

1. La *prima componente* "**Digitalizzazione e modernizzazione della P.A.**" mira a favorire la trasformazione digitale del settore pubblico e ad accelerare i tempi della giustizia
2. La *seconda componente* "**Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo**" riguarda la Transizione 4.0 delle imprese, ivi comprese quelle del comparto editoria e della filiera della stampa, la realizzazione di reti ultraveloci in fibra ottica, 5G ed investimenti per il monitoraggio satellitare. In quest'ottica, gli incentivi fiscali inseriti nel PNRR sono riservati alle imprese che investono in beni strumentali, materiali ed immateriali, necessari ad un'effettiva trasformazione digitale dei processi produttivi, nonché alle attività di ricerca e sviluppo connesse a questi investimenti. Si prevedono inoltre progetti per sostenere sviluppo e innovazione del Made in Italy, delle catene del valore delle imprese, anche attraverso strumenti finanziari a leva.

Obiettivi ed "interventi" di tale componente sono:

Intervento 1: Transizione 4.0

Si prevedono incentivi per agevolare la transizione digitale e verde, sostenendo i processi virtuosi generati da trasformazioni tecnologiche interconnesse nella progettazione, nella produzione e nella distribuzione di sistemi e prodotti manifatturieri.

Intervento 2: Politiche industriali di filiera e internazionalizzazione

Il progetto prevede di sostenere le filiere industriali in particolare quelle che maggiormente hanno risentito degli effetti della crisi e quelle più avanzate dal punto di vista dell'innovazione e della sostenibilità ambientale, favorendone il rafforzamento anche al fine di migliorarne il posizionamento nelle catene del valore europee e globali e di ridurre la dipendenza da paesi terzi.

Intervento 3: Finanziamento PMI e fondo di garanzia

Vengono messi a disposizione diversi strumenti per il rafforzamento del sistema produttivo, in particolare strumenti per favorire l'accesso al credito e la liquidità delle imprese, come il rifinanziamento del Fondo di Garanzia.

Intervento 4: Banda larga, 5G e monitoraggio satellitare

Si prevedono interventi per la riduzione del digital divide favorendo il raggiungimento degli obiettivi europei della Gigabit society. Tra le principali linee di progetto vi sono:

- Il Piano Italia 1 Gbit/s che prevede il completamento del progetto Banda ultra larga, con iniziative per il collegamento all'utente finale delle connessioni ultraveloci e la sua estensione alle nelle aree grigie;
- La copertura in fibra ottica in realtà pubbliche ritenute prioritarie;
- Fibra per il 5G lungo le vie di comunicazione extra-urbane e diffusione di reti 5G negli impianti sportivi pubblici;
- Interventi per la promozione dei servizi 5G e la safety del 5G;
- Interventi per il monitoraggio satellitare.

Intervento 5: Innovazione e tecnologia dei microprocessori

E' volto a sostenere il settore ad alto contenuto tecnologico della microelettronica, attraverso un mix di strumenti per il sostegno finanziario agli investimenti in macchinari, attrezzature e impianti produttivi.

3. La terza componente "**Turismo e cultura 4.0**" mira ad incrementare l'attrattività del sistema turistico e culturale del Paese attraverso la modernizzazione delle infrastrutture materiali e immateriali, la formazione ed il potenziamento delle strutture ricettive attraverso investimenti in infrastrutture e servizi turistici strategici e il finanziamento dei progetti dei Comuni per investimenti su luoghi identitari sul proprio territorio.

MISSIONE 2 - RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA

Risorse impiegate: 68,9 miliardi

Obiettivi generali della missione:

- Rendere la filiera agroalimentare sostenibile, preservandone la competitività.
- Implementare pienamente il paradigma dell'economia circolare
- Ridurre le emissioni di gas clima-alteranti in linea con gli obiettivi 2030 del Green Deal
- Incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili e sviluppare rete trasmissione
- Promuovere e sviluppare la filiera dell'idrogeno
- Sostenere la transizione verso mezzi di trasporto non inquinanti e le filiere produttive
- Migliorare l'efficienza energetica e la performance antisismica degli edifici
- Assicurare la gestione sostenibile della risorsa idrica lungo l'intero ciclo
- Contrastare il dissesto idrogeologico ed attuare un programma di riforestazione
- Migliorare la qualità delle acque interne e marine.

Componenti della missione:

1. La *prima componente* “**Agricoltura sostenibile ed Economia circolare**” punta da un lato a conseguire una filiera agroalimentare sostenibile, migliorando la capacità logistica e la competitività delle aziende agricole e le loro prestazioni climatico-ambientali, dall'altro allo sviluppo di impianti di produzione di materie prime secondarie e all'ammodernamento e alla realizzazione di nuovi impianti, in particolare nelle grandi aree metropolitane del Centro e Sud Italia, per la valorizzazione dei rifiuti in linea col Piano d'azione europeo per l'economia circolare.
2. La *seconda componente* “**Energia rinnovabile, idrogeno e mobilità sostenibile**”, che è una delle componenti più importanti dell'intero PNRR per il suo ruolo strategico all'interno dell'obiettivo di sostenibilità ambientale e per le risorse ad essa dedicate, ha come obiettivi l'aumento della quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabili (FER), la crescita di una filiera industriale nei settori tecnologici legati alla produzione di energia da fonti rinnovabili, la promozione della produzione, distribuzione ed usi finali dell'idrogeno in linea con le strategie comunitarie e nazionali e, infine, lo sviluppo sostenibile della mobilità delle persone.

Obiettivi ed “interventi” di tale componente sono:

Intervento 1: Produzione energia da fonti rinnovabili

E' volto ad intensificare la produzione e distribuzione di rinnovabili e sostegno alla filiera industriale, a supportare la crescita dei settori industriali legati alla produzione di tecnologie per la generazione elettrica da fonte rinnovabile, a potenziare e digitalizzare le infrastrutture elettriche e a supportare i progetti dei Comuni in linea con il PNIEC.

Intervento 2: Produzione, distribuzione ed utilizzo dell'idrogeno verde

Benché la 'Strategia idrogeno' sia attualmente in fase di finalizzazione, tale intervento si basa su importanti iniziative, quali: la produzione di idrogeno in aree dismesse, creando da 5 a 10 Hydrogen Valley con produzione e utilizzo locali; la produzione di elettrolizzatori e lo sviluppo di una filiera italiana dell'idrogeno; l'utilizzo dell'idrogeno nell'industria 'Hard-to-abate' per lo sviluppo del DRI connesso al progetto di decarbonizzazione dell'ex ILVA a Taranto e alla transizione per la produzione di acciaio verde in Italia; la creazione di una rete di stazioni di rifornimento ad idrogeno; l'utilizzo di idrogeno nel trasporto ferroviario in sostituzione del diesel; la ricerca nel campo dell'idrogeno per sostenere sia le tecnologie che la sperimentazione; lo sviluppo tecnologico dell'idrogeno verde per progettare e realizzare bruciatori in grado di utilizzare idrogeno in sostituzione del gas naturale fino al 70%, corrispondente a una riduzione delle emissioni di CO2 del 40%.

Intervento 3: Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile

Questa specifica linea di azione è rivolta allo sviluppo della mobilità sostenibile attraverso il potenziamento delle infrastrutture per il trasporto rapido di massa e delle ciclovie ed un imponente rinnovamento del parco circolante di mezzi per il trasporto pubblico locale. Nello specifico, si punta a: rafforzamento dell'industria dei trasporti green e delle relative filiere nazionali; rinnovo flotta autobus a basso impatto ambientale; rinnovo flotta treni per trasporto regionale con mezzi a propulsione alternativa; rinnovo flotta navale per trasporto regionale con unità a propulsione alternativa; digitalizzazione del TPL; realizzazione di 195 km di rete attrezzata per il trasporto rapido di massa.

3. La *terza componente "Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici"* punta all'efficientamento energetico del patrimonio edilizio pubblico e privato con contestuale messa in sicurezza e digitalizzazione delle strutture.
4. La *quarta componente "Tutela del territorio e della risorsa idrica"* prevede rilevanti interventi sul dissesto idrogeologico, sulla forestazione e tutela dei boschi, sugli invasivi e la gestione sostenibile delle risorse idriche e sulle infrastrutture verdi urbane.

MISSIONE 3 - INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Risorse impiegate: 31,98 miliardi (suddivisi in 28,3 mld per la 1° componente e 3,68 mld per la 2° componente)

Obiettivi generali della missione

- Completare entro il 2026 una prima e significativa tappa di un percorso di più lungo termine verso la realizzazione di un sistema infrastrutturale di mobilità moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale, tenuto conto della specificità della orografia del territorio italiano
- Introdurre sistemi digitali di monitoraggio da remoto per la sicurezza delle arterie stradali e conseguenti urgenti opere per la messa in sicurezza arterie stradali, ponti e viadotti ammalorati;
- Investire per un sistema portuale competitivo e sostenibile dal punto di vista ambientale per sviluppare i traffici collegati alle grandi linee di comunicazione europee e valorizzare il ruolo dei Porti del Sud Italia nei trasporti infra-mediterranei e per il turismo.

Aggiungendo risorse a progetti già esistenti e accelerandoli, nonché introducendone di nuovi, si punterà a realizzare e completare opere facenti parte di progetti infrastrutturali europei o che vadano a colmare lacune che hanno sin qui penalizzato lo sviluppo economico del Paese e, in particolare, del Mezzogiorno e delle Isole. Per l'attuazione di questo percorso strategico sul sistema infrastrutturale della mobilità italiana concorreranno e verranno messe in sinergia le risorse della NGEU, le risorse ordinarie di bilancio, e le altre risorse europee disponibili allo scopo. In coerenza con il disegno strategico del Recovery Plan, sono stati inseriti interventi aggiuntivi che vengono finanziati con le risorse del programma Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2021-2027.

Componenti della missione:

1. La *prima componente* “**Alta velocità ferroviaria e manutenzione stradale 4.0**” (28,3 mld €) si focalizza sulle grandi linee di comunicazione del Paese, innanzitutto ferroviarie, in un’ottica di mobilità rapida, sostenibile e tecnologicamente avanzata. Accanto ad un consistente intervento sulla rete ferroviaria, potenziato nel Sud grazie al supporto dei fondi FSC, sono previsti alcuni investimenti per la messa in sicurezza e il monitoraggio digitale di viadotti e ponti stradali nelle aree del territorio che presentano maggiori criticità.
2. La *seconda componente* “**Intermodalità e logistica integrata**” (3,68 mld €) prevede un programma nazionale di investimenti per un sistema portuale competitivo e sostenibile dal punto di vista ambientale per sviluppare i traffici collegati alle grandi linee di comunicazione europee e valorizzare il ruolo dei Porti del Sud Italia nei trasporti infra-mediterranei e per il turismo.

Dal momento che la *Missione 3* è interamente dedicata alle infrastrutture e ai trasporti, ALIS procede con un'analisi più approfondita delle singole componenti:

3.1. ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA E MANUTENZIONE STRADALE 4.0

Obiettivi della componente:

- decarbonizzazione e riduzione delle emissioni inquinanti attraverso il potenziamento del trasporto passeggeri e merci su ferrovia (passaggio da gomma a ferro);
- connettività e Sviluppo della coesione territoriale / riduzione dei tempi di percorrenza;
- digitalizzazione dei sistemi di controllo e conseguente messa in sicurezza delle infrastrutture stradali (ponti, viadotti e gallerie);
- sviluppo della competitività dei traffici e sostegno alla competitività del sistema produttivo del Mezzogiorno.

Descrizione sintetica della componente:

Le proposte di interventi infrastrutturali e tecnologici consistono nel:

- puntare all'alta velocità e alla velocizzazione della rete per passeggeri e merci;
- completare i corridoi ferroviari TEN-T;
- completare le tratte di valico;
- potenziare i nodi e le direttrici ferroviarie;
- colmare il gap infrastrutturale Nord -Sud per le regioni del Sud.

Interventi della componente:

Progetti ed "interventi" di tale componente sono:

Intervento 1: Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese

Sono previsti interventi di velocizzazione delle principali linee passeggeri e di incremento della capacità dei trasporti ferroviari per merci, lungo gli assi prioritari del Paese Nord- Sud ed Est-Ovest, per favorire la connettività del territorio ed il passaggio del traffico da gomma a ferro sulle lunghe percorrenze. Tali interventi danno attuazione alle indicazioni strategiche e programmatiche dell'allegato al DEF *#Italiaveloce*, approvato dal Consiglio dei Ministri il 6 luglio 2020:

- I principali investimenti per l'AV riguardano la realizzazione di alcune tratte fondamentali: Napoli-Bari, Brescia-Verona-Vicenza-Padova e Salerno-Reggio Calabria.
- Sono previsti investimenti di velocizzazione e incremento delle capacità di 6 ulteriori tratte: Roma-Pescara, Orte-Falconara, Palermo-Catania-Messina, Liguria-Alpi, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia e Verona-Brennero (opere di adduzione).

- Aggiornamento tecnologico delle direttrici e dei nodi ferroviari tramite l'avvio dell'implementazione dello European Rail Traffic Management System (ERTMS) sull'intera rete nazionale.
- L'upgrade tecnologico dei sistemi di gestione della circolazione consente l'aumento della capacità e della sicurezza del trasporto ferroviario nonché il miglioramento della regolarità di circolazione ed il superamento della ridotta capacità di alcune direttrici ferroviarie.
- Investimenti relativi alle sole linee regionali interconnesse alla rete nazionale (Torino Ceresse-Canavesana, FUC Ferrovia Udine-Cividale, linea Bari-Bitritto, linea Rosarno-S.Ferdinando, FCU ferrovia Centrale Umbra, EAV, FSE Ferrovie del Sud Est).
- Si prevede inoltre l'adeguamento di alcune ferrovie regionali e urbane ritenute prioritarie (Roma Lido, Circumvesuviana e Circumetnea e altre).

A completamento della descrizione degli interventi il testo del PNRR fornisce un quadro dello sviluppo infrastrutturale relativo alla costruzione di nuove linee ferroviarie o a potenziamenti importanti dell'esistente, suddiviso per i seguenti quadranti geografici: Nord-Ovest, Nord-Est, Centro e Sud (in quest'ultimo quadrante è posta una particolare attenzione alla previsione di un Piano per le stazioni del Sud e alle linee regionali con interventi di upgrading, elettrificazione e resilienza

Intervento 2: Messa in sicurezza e monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti

Il progetto prevede interventi di messa in sicurezza, contrasto e adattamento al cambiamento climatico, nonché di digitalizzazione della rete stradale che includeranno una forte componente di ammodernamento tecnologico, attraverso un sistema di monitoraggio digitale avanzato, che consenta una maggiore sicurezza delle infrastrutture stradali a fronte dei rischi sismici, di dissesto e di incidentalità, realizzando risparmi sulle future spese di manutenzione effettuate in termini predittivi, sulla base della vita dell'infrastruttura. Si tratta di opere immediatamente cantierabili, per le quali si prevede un intervento straordinario di messa in sicurezza e l'inserimento di un sistema di sensoristica avanzata e di gestione delle informazioni digitali per il monitoraggio delle opere, rafforzandone la resilienza e sicurezza. Questi interventi saranno agevolati dalla riforma attuata con il "D.L. Semplificazioni" che ha recepito anche le pertinenti disposizioni in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

L'insufficiente conoscenza dello stato manutentivo di ponti, viadotti e gallerie, che va a sommarsi con un'incertezza sulla proprietà e sulla responsabilità manutentiva delle opere d'arte che interferiscono sulla rete primaria, rischiano di depotenziare gli ingenti investimenti che il Paese ha programmato. La situazione appare particolarmente critica lungo le autostrade A24 e A25 (da Roma a L'Aquila e Teramo e da Roma a Pescara), infrastruttura strategica per il collegamento della parte est del Paese con la Capitale, sulla quale insistono numerose opere d'arte con un elevato indice di rischio,

soprattutto in quanto realizzate in zona ad alta pericolosità sismica ed in tempi non recenti, come sottolineato da una delibera del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Riforme previste dalla componente:

- Accelerazione dell'iter di approvazione dei contratti di programma con RFI, semplificando alcune procedure (parere VIA, ecc..) ivi compreso l'utilizzo delle risorse autorizzate per le opere del Piano nell'ambito del Contratto di programma, ed eliminando fasi ridondanti.
- Attuazione del sistema di Monitoraggio dinamico delle strade; Riforma attuata dal MIT dicembre 2020, con l'emanazione del decreto (attualmente in attesa di pubblicazione sulla G.U.)
- Trasferimento della titolarità delle opere d'arte delle strade.

3.2 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA

Obiettivi della componente:

- Potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata e realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio dei porti;
- sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico dei porti (Green ports);
- Digitalizzazione della catena logistica e del traffico aereo;
- riduzione delle emissioni connesse all'attività di movimentazione merci.

Descrizione sintetica della componente:

Sono previsti una serie di interventi relativi al settore della logistica ed in particolare del sistema marittimo. Il collegamento tra il traffico merci intermodale terrestre (gomma-ferro) e quello marittimo risulta essere, ad oggi, gravemente inefficiente. Considerando che i terminali dei corridoi ferroviari merci (istituiti con il Reg. 913/2010) sono spesso dei porti, risulta dirimente, ai fini di un rapido collegamento fra la linea ferroviaria e l'infrastruttura portuale, per migliorare la competitività dei porti italiani, la realizzazione del cosiddetto "ultimo miglio". A causa delle inefficienze del settore, le nostre imprese pagano, infatti, un extra costo della logistica superiore dell'11% rispetto alla media europea.

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

Pertanto, la seconda componente – Intermodalità e logistica integrata – attiene al miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti in chiave green:

- considerando i porti non solo punti di transito, ma integratori del sistema mare-terra;
- proponendo un'offerta logistica efficace ed affidabile per i trasporti inland da/per le destinazioni finali;
- creando una massa critica che consenta economie di scala ed efficienze in termini ambientali, e sviluppando i traffici verso l'area geograficamente a Nord delle Alpi;
- realizzando una serie di interventi sistemici, l'accessibilità portuale e dei collegamenti ferroviari e stradali con i porti (ultimo miglio);
- migliorando la situazione ambientale e la riduzione delle emissioni climalteranti dei porti (riducendo le emissioni inquinanti da combustibili fossili sia degli edifici, che degli impianti, che dei mezzi di servizio sia terrestri che navali).

Interventi della componente:

Progetti ed "interventi" di tale componente sono:

Intervento 1: Progetto integrato Porti d'Italia

Prevede due progetti in particolare:

a) Porti e intermodalità collegati alle grandi linee di comunicazione europea e nazionali e per lo sviluppo dei porti del Sud

Il fenomeno del gigantismo navale ha richiesto negli ultimi anni l'adeguamento dei nostri scali alle mutate condizioni delle flotte marittime che prevedono navigli sempre più grandi. I porti maggiori interessati dall'intervento (Genova e Trieste) rappresentano snodi strategici per l'Italia e per l'Europa nei traffici da e per vicino-medio-estremo Oriente. Il sistema portuale italiano si svilupperà efficacemente al nord per i traffici oceanici e al sud per lo sviluppo dei traffici inter-mediterranei, aumentandone dinamicità, competitività, in un'ottica di riduzione delle emissioni clima alteranti.

Gli interventi su porti e intermodalità per le linee di comunicazione nazionali riguardano lo **sviluppo dei porti del Sud anche a fini turistici**. Occorre valorizzare i Porti del Sud anche attraverso efficaci collegamenti con le linee ferroviarie veloci e stimolando le filiere logistiche territoriali con particolare riferimento alla intermodalità delle merci in una dimensione green che consenta la riduzione delle emissioni climalteranti. Tale rafforzamento permetterebbe ai porti del Sud di svolgere un ruolo più rilevante nei traffici intra mediterranei, resistendo maggiormente alla concorrenza dei porti del Nord Africa. A tal fine è indispensabile valorizzare il ruolo delle **Zone Economiche Speciali (ZES)** vicino alle aree portuali nel Sud, con l'obiettivo di attrarre investimenti produttivi, grazie alla semplificazione amministrativa e all'applicazione di una legislazione economica agevolata.

Nello specifico:

Sviluppo del porto di Genova: è prevista la realizzazione di una nuova diga foranea che consentirà l'accesso delle navi di nuova generazione, l'adeguata protezione dei bacini interni e l'innalzamento dei livelli di sicurezza delle manovre di ingresso e di evoluzione.

Sviluppo del porto di Trieste: è prevista la realizzazione del progetto Adriagateway di potenziamento complessivo del sistema logistico del Porto di Trieste sia con riferimento alla parte terminalistica che a quella dei collegamenti ferroviari.

Le linee di intervento sono in coerenza con la pianificazione strategica Italia Veloce:

- ultimo miglio ferroviario e stradale (Porti di Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno);
- resilienza Infrastrutture a cambiamenti climatici (Porti di Palermo, Salerno, Manfredonia, Catania e Venezia);
- accessibilità Marittima (Porti di Vado Ligure, Civitavecchia, Taranto, Marina di Carrara, Napoli e Salerno e Brindisi);
- aumento Capacità Portuale (Porti di Ravenna, Cagliari, La Spezia, Napoli, Trapani e Venezia);
- efficientamento energetico e ambientale: porti dello Stretto di Messina.

b) “Green Ports” e “Cold ironing” altri interventi di sostenibilità ambientale dei porti e di elettrificazione banchine

Gli interventi “Green Ports” sono integrati con i progetti di elettrificazione delle banchine “Cold ironing”, essendo tutti volti alla sostenibilità ambientale.

Il progetto Green Port si concentra sulle nove Autorità di Sistema Portuale nel Centro-Nord, non coperte dal PON Infrastrutture e Reti (Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centro Settentrionale, Mare di Sardegna, Mar Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro-Settentrionale, Mar Adriatico Orientale, Mar Adriatico Settentrionale).

Si finanzieranno interventi di:

- riduzione dei consumi energetici legati alle attività di movimentazione merci e agli edifici portuali, con particolare attenzione ai sistemi di illuminazione e sostituzione di impianti non efficienti dal punto di vista energetico;
- efficientamento, produzione di energia da fonti rinnovabili e monitoraggio ambientale delle aree portuali.

Il progetto **cold ironing** prevede l'elettrificazione delle banchine, in linea con la direttiva 2014/94 UE, per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. L'investimento proposto si focalizzerebbe su 41 porti, di cui 39 della rete TEN-T.

Intervento 2: Digitalizzazione dei sistemi logistici del Paese, inclusi gli aeroporti

Il progetto di digitalizzazione della catena logistica, inclusi aeroporti, prevede la creazione di piattaforme di dialogo e interlocuzione con i clienti per la gestione/monitoraggio/tracciamento e lo scambio bidirezionale per le singole spedizioni nelle diverse modalità; la dotazione di sistemi di intelligenza artificiale per pianificare, programmare ottimizzare i carichi, la digitalizzazione integrale dei documenti di trasporto. Costituisce quindi un ottimo impulso verso la digitalizzazione avanzata a condizione che si rispettino le scadenze di realizzazione.

Un rilancio dalla logistica passa attraverso concetti innovativi possibili solo attraverso una digitalizzazione a tutto campo per garantire:

- procedimenti “just in sequence” combinando il tempo e lo spazio
- “industrializzazione” della catena di trasporto tra i aeroporti, porti marittimi, i dry ports;
- “modularità” e standardizzazione necessaria per gestire grandi numeri di TEU sbarcati nei porti.

La rivoluzione digitale e l’aumento di produttività ad esso correlati sono possibili solo attraverso un investimento significativo per portare banda larga e 5G nei nodi principali della catena logistica. L’intervento è trasversalmente collegato con la Missione digitalizzazione M1C2 che contiene interventi destinati alla diffusione della Banda larga e dei 5Giga su aree bianche e grigie del territorio.

Riforme previste dalla componente:

- Semplificazione dei procedimenti per l’aggiornamento della pianificazione portuale sia a livello strategico con il Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) che a livello di Piano Regolatorio Portuale (PRP).
- Dare attuazione alla riforma del 1994, che prevede l’emanazione di un Regolamento sulle concessioni, che stabilisca le condizioni per un affidamento competitivo delle concessioni nei porti.
- Realizzazione di un portale a servizio dello Sportello Unico Doganale, che permetta l’interoperabilità con banche dati nazionali ed il coordinamento della dogana delle attività di controllo.
- Approvazione di procedure semplificate per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto di energia finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi nella fase di ormeggio.
- Rendere i port community system (PCS) delle singole Autorità di Sistema Portuale compatibili fra loro e con la piattaforma strategica di livello nazionale UIRNET.
- Semplificazione delle procedure della logistica e della digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all'adozione della CMR elettronica, alla spedizione merci, alla individuazione dei laboratori di analisi accreditati

MISSIONE 4 - ISTRUZIONE E RICERCA

Risorse impiegate: 28,49 miliardi

Obiettivi generali della missione:

- l'ampliamento delle competenze acquisite nelle scuole, nelle università e nelle istituzioni di Alta Formazione Artistica e Musicale da parte di giovani, di lavoratori e ampie fasce di popolazione attiva;
- il potenziamento della ricerca di base e delle grandi infrastrutture di ricerca, fondamentali nelle aree di frontiera e per il trasferimento tecnologico, il miglioramento dell'interazione tra mondo della ricerca e mondo produttivo, nonché della propensione all'innovazione delle imprese, soprattutto delle PMI, e la loro partecipazione a progetti e filiere strategiche. In linea con il Programma Nazionale della Ricerca 2021-2027, recentemente adottato, per questa via si sostengono anche la domanda di competenze avanzate e il loro adeguato impiego nel nostro sistema produttivo.;
- l'internazionalizzazione della formazione superiore e della ricerca attraverso la promozione della mobilità di docenti e ricercatori, sia verso l'estero che verso l'Italia, per contribuire ai principali processi internazionali di ricerca e formazione di nuove competenze, nei principali ambiti strategici in prospettiva futura;
- il supporto alla ricerca condotta dai giovani talenti, con finanziamenti ad essi dedicati, seguendo il modello d'eccellenza degli *ERC grant* europei.

Componenti della missione:

1. La *prima componente* "**Potenziamento delle competenze e diritto allo studio**" mira, tra l'altro, a rafforzare la formazione professionale secondaria e universitaria e l'apprendistato professionalizzante e a ridurre lo squilibrio di competenze tra domanda e offerta di lavoro.
2. La *seconda componente* "**Dalla ricerca all'impresa**" punta ad accrescere la spesa, pubblica e privata, in ricerca e innovazione, a potenziare i meccanismi di trasferimento tecnologico, a sostenere l'innovazione e a favorire una più stretta interazione tra imprese e mondo della ricerca.

MISSIONE 5 - INCLUSIONE E COESIONE

Risorse impiegate: 27,62 miliardi

Obiettivi generali della missione:

- Rafforzamento delle **politiche attive del lavoro** e della **formazione di occupati e disoccupati**.
- **Aumento dell'occupazione giovanile** di qualità attraverso il rafforzamento del sistema duale.
- Sostenere l'imprenditoria femminile come strumento di autonomia economica.
- Potenziare il servizio civile universale stabilizzando i posti annui disponibili.
- Potenziamento della quantità e qualità delle infrastrutture sociali, per minori, anziani non autosufficienti e persone con disabilità.
- Recupero e rigenerazione di edifici e territori urbani, con particolare attenzione a periferie e aree interne del Paese.
- Ristrutturazione – e dotazione di investimenti di domotica - di abitazioni da destinare a percorsi di vita indipendente di anziani non autosufficienti e persone con disabilità.
- Realizzazione di impianti sportivi e parchi urbani attrezzati, che contrastino il degrado urbano, favoriscano la socializzazione dei giovani, e contrastino la marginalizzazione sociale.
- Ampliamento dell'offerta residenziale pubblica e di alloggi a canone calmierato, anche per studenti (social housing) nonché di abitazioni a prezzi più bassi di quelli di mercato.
- Interventi speciali per la **Coesione territoriale** mirati alla riduzione dell'impatto della crisi e alla creazione delle condizioni per uno sviluppo equo e resiliente in ambiti territoriali specifici.

Componenti della missione:

1. La *prima componente* “**Politiche per il lavoro**” punta a sostenere i livelli di occupazione, in particolare quella giovanile, attraverso di misure di politica attiva del lavoro a sostegno dell'acquisizione di competenze per l'adattamento ai cambiamenti del mercato del lavoro e per la ricollocazione. Mira anche a far fronte alle esigenze di formazione e lavoro per i giovani con l'apprendistato duale per i giovani.
2. La *seconda componente* “**Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore**” vuole predisporre strumenti attraverso i quali il “sociale” interpella ed orienta le politiche sanitarie, urbanistiche, della formazione, del lavoro, del sostegno alle famiglie, della sicurezza, dell'equità tra i generi.
3. La *terza componente* “**Interventi speciali per la Coesione territoriale**” si focalizza sul rafforzamento di specifici interventi mirati alla riduzione dell'impatto della crisi e alla creazione delle condizioni per uno sviluppo equo e resiliente in ambiti territoriali particolari: le aree interne del Paese, i territori colpiti dai terremoti, i contesti urbani da rigenerare mediante l'innovazione tecnologica e sociale nelle regioni del Mezzogiorno.