



Presidenza del Consiglio dei Ministri
DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI COESIONE

Programmazione della politica di coesione 2021-2027

Scheda per la raccolta dei contributi dei Partecipanti ai Tavoli di confronto partenariale

La scheda che segue risponde all'esigenza di raccogliere in maniera sistematica, da parte dei partecipanti ai Tavoli di confronto partenariale, **ESPERIENZE E PROPOSTE** per l'impostazione della programmazione 2021-2027.

Il mandato dei tavoli¹ recita:

I Tavoli hanno l'obiettivo di individuare e motivare l'espressione di priorità, in termini di risultati operativi più delimitati rispetto agli Obiettivi Specifici (OS) contenuti nei Regolamenti di Fondo (FESR e FSE+), e almeno alcune tipologie di intervento idonee a ottenere risultati concreti perché relative a meccanismi praticabili e convincenti. La riflessione potrà partire, eventualmente poi ampliandola, da come le pertinenti sfide poste dai quattro temi unificanti indirizzano una declinazione più puntuale degli OS considerando in maniera esplicita la distinzione tra ambizioni possibili delle politiche di coesione e quella delle altre politiche concomitanti. Nelle riunioni verrà, pertanto, richiesto ai partecipanti di condividere esperienze, ragionamenti e proposte. Il livello della discussione sarà allo stesso tempo strategico ed operativo: nel condividere finalità ed obiettivi, sarà posta sotto esame la capacità degli strumenti noti e di quelli in cantiere di raggiungere tali obiettivi unitamente alle condizioni (comprendenti anche tempi e risorse) che rendono verosimile il raggiungimento di tali risultati.

In relazione alle tematiche incluse negli Obiettivi Specifici di ciascuno dei cinque Obiettivi di Policy² (in allegato 1 la lista completa), in questa fase si invitano i partner a segnalare **esperienze e proposte** per l'impostazione della politica di coesione 2021-2027. La natura integrata e multi-settoriale dell'Obiettivo di Policy 5 "Un'Europa più vicina ai cittadini" - che trova realizzazione attraverso strategie territoriali - segnala l'opportunità di considerare nell'ottica dello sviluppo locale integrato sia i temi propri dell'Obiettivo di Policy (patrimonio culturale, turismo, sicurezza) sia le tematiche considerate negli Obiettivi Specifici degli altri 4 Obiettivi di Policy, potenzialmente attivabili in strategie territoriali e nello stesso OP5, per individuare priorità e strumenti rilevanti.

Per la predisposizione dei contributi si prega di utilizzare **la scheda seguente, compilandone le parti che si ritengono utili per un massimo di due cartelle, per ciascun Obiettivo Specifico ritenuto rilevante.**

I contributi, in formato word e pdf, potranno essere inviati all'indirizzo email Programmazione2021-2027@governo.it entro il 20 luglio 2019.

¹ Estratto dal documento "Termini di riferimento per la discussione nei Tavoli tematici".

² Si evidenzia che il termine "Obiettivo di Policy" è equivalente al termine "Obiettivo Strategico" utilizzato nella traduzione italiana della proposta di Regolamento recante disposizioni comuni per il periodo 2021-2027 COM(2018)375.

Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027 Scheda presentazione contributi

ENTE/ORGANIZZAZIONE: <i>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</i>	DATA: 20/07/2019
RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE: (specificare nominativo ed indirizzo email) Poso Annamaria - annamaria.poso@mit.gov.it	
OBIETTIVO DI POLICY: <i>OP 3 Un'Europa più connessa</i>	
OBIETTIVO SPECIFICO: <i>Sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile</i>	
1. A) Quali esperienze di politiche pubbliche, tipologie di interventi e strumenti è utile proporre in quanto promettenti? Specificare le motivazioni.	
<p>Nell'ambito dell'Obiettivo di policy 3 Un'Europa più connessa e dell'Obiettivo specifico <i>Sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile</i>, si propone il supporto attraverso il ricorso al contributo a fondo perduto a interventi per il completamento della rete trans-europea, e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interventi su itinerari / direttrici principali - Collegamenti ferrovia-mare ai principali porti della rete trans-europea per il trasporto merci - Collegamenti ferroviari/ di trasporto pubblico agli aeroporti della rete trans-europea di trasporto passeggeri - Collegamenti ai nodi e all'insieme delle reti trans-europee <p>Come riportato dalla Commissione Europea all'interno della Relazione per paese relativa all'Italia per il primo semestre 2019, sono necessari investimenti per migliorare la qualità delle infrastrutture di trasporto e avvicinarla alla media dell'UE. L'adeguatezza dei collegamenti va intesa, principalmente in termini di tempi di percorrenze sostenibili per raggiungere i nodi del sistema e assicurare il collegamento del sistema di infrastrutture nazionale con l'Europa e con il Mediterraneo, di qui la necessità di connettere i nodi alle reti TEN-T. Ad esempio, come riportato dai più recenti report di monitoraggio della Commissione Europea, la sezione italiana del corridoio TEN-T scandinavo-mediterraneo è ancora incompleta. Ciò riguarda non solo la rete ferroviaria, ma anche i collegamenti intermodali con i porti TEN-T, che ostacolano lo sviluppo della logistica e i collegamenti ferroviari tra gli aeroporti centrali TEN-T e i centri urbani.</p> <p>Inoltre, l'accessibilità ai nodi e l'interconnessione tra le reti si traduce nella necessità di promuovere investimenti infrastrutturali di ultimo miglio. Tutte le infrastrutture di trasporto diventano, dunque, uno strumento necessario per migliorare l'accessibilità ai principali nodi del sistema Paese.</p> <p>L'idea di ripartire dai nodi del sistema nazionale, considerando le infrastrutture, e quindi i corridoi, uno strumento per connetterli in un'unica rete integrata e intermodale, rappresenta un modo per rilanciare il ruolo strategico che i nodi della rete stanno acquistando nello scenario di polarizzazione degli spostamenti di merci e persone.</p> <p>Già il PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 ha dimostrato di contribuire al miglioramento della qualità e quantità di trasporto concentrando risorse su alcune tratte di particolare rilievo per il tessuto trasportistico del Mezzogiorno ossia le Direttrici prioritarie della Rete TEN-T:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Napoli-Bari: il cui obiettivo principale è la velocizzazione del collegamento attuale e il miglioramento dell'accessibilità al servizio ferroviario nelle aree attraversate, sia per i servizi nazionali di lunga percorrenza, che per i servizi regionali e merci; • Palermo-Messina-Catania: 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. <p>Nello specifico, il Programma 2014-2020 prevede il finanziamento di tre Grandi Progetti, due appartenenti alla Direttrice Napoli-Bari (Variante alla linea Napoli-Cancello e Raddoppio tratta Cancello-Frasso Telesi-</p>	

no) ed uno appartenente alla Direttrice Palermo-Messina-Catania (Raddoppio della tratta Bicocca-Catenanuova) la cui attivazione è prevista entro i termini di conclusione del PON.

Figura 1 - Itinerario Napoli-Bari

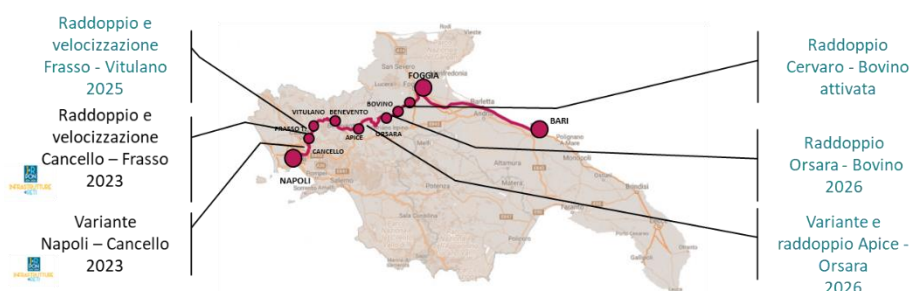
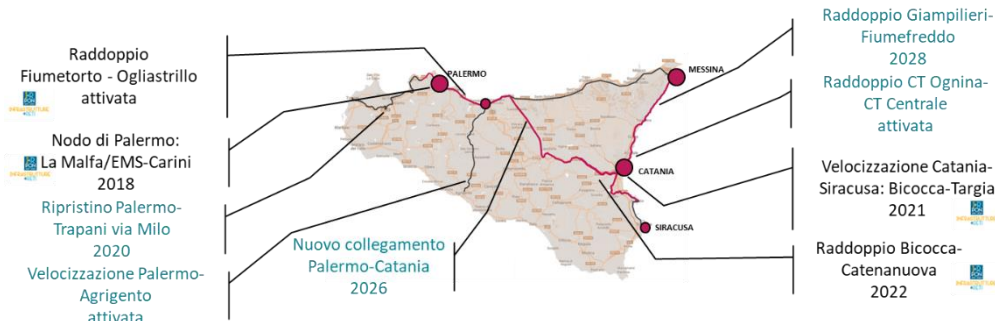


Figura 2 - Itinerario Palermo-Catania-Messina



Coerentemente con quanto previsto dalla Programmazione 2014-2020, il PON 2021-2027 potrebbe consentire la destinazione di risorse per il completamento delle direttrici TEN-T, mediante il finanziamento di interventi ricompresi all'interno dei due itinerari prioritari e che, considerati i termini di eleggibilità del PO, non sono finanziati dal PON "Infrastrutture e Reti".

1. B) Nel caso dell'Obiettivo di Policy 5 è possibile segnalare quali esperienze significative, piani, progetti territoriali o modalità di intervento dedicate a specifiche aree territoriali. Per ciascuna esperienza indicare:

- qual è il tipo di territorio interessato (possibile segnalare più di una tipologia)³: (i) quartiere/periferia; (ii) intero Comune; (iii) zona funzionale urbana o extraurbana; (iv) zona di montagna; (v) zona costiera o isole; (vi) zona a rischio spopolamento; (vii) altra tipologia di territori⁴.
- la/le tematica/e interessata/e e, laddove possibile, l'Obiettivo/i Specifico/i anche a valere sugli altri quattro Obiettivi di Policy connessi all'esperienza/proposta segnalata.

N/A

2. Quali esperienze di politiche pubbliche, tipologie di interventi e strumenti andrebbero abbandonati in quanto hanno dimostrato di non essere efficaci? Specificare le criticità di contesto.

Nel periodo di programmazione in corso 2014-2020, come nei due precedenti, la **focalizzazione dei**

³ Le tipologie di territori sono individuate nella Tavola 3 dell'Allegato 1 alla proposta del Regolamento Comune (CPR).

⁴ Altre tipologie di territori possono essere, ad esempio, aree di crisi, oppure unioni di comuni di Distretti socio-assistenziali.

fondi al solo Sud ha evidenziato, almeno per le azioni relative al settore delle infrastrutture di trasporto, **notevoli limiti**:

- in termini trasportistici, **forzando** spesso la **concezione di opere e obiettivi di rete a rigide delimitazioni territoriali**, in contraddizione con l'idea stessa di corridoi e di collegamenti interconnessi.
- **generando difficoltà attuative nella progettazione, nell'analisi dei benefici o nell'ideazione di possibili investimenti**.

Fino ad oggi, una logica di allocazione delle risorse per interventi nelle infrastrutture di trasporto delimitata alle sole regioni del sud ha avuto come effetti una maggiore emarginazione di questa area del Paese, rendendo ostica la sua connessione con il resto dell'Europa, in contrasto con il ruolo che il settore dei trasporti, invece, gioca nelle politiche dell'UE, in quanto uno dei pilastri del processo di integrazione europea, strettamente legato alla creazione e al completamento del mercato interno e alla libera circolazione di merci e persone.

Nel periodo 2021-2027, va proposto un **approccio nazionale alla Programmazione dei fondi per le infrastrutture e i trasporti**; approccio che non si traduce in una proposta di riduzione delle risorse destinate al sud da far confluire alle regioni del nord, bensì nella previsione di risorse aggiuntive volte al supporto di interventi per lo sviluppo delle direttrici nelle aree più sviluppate del Paese che comporterebbe importanti benefici anche alle regioni del sud, in termini, di integrazione e connettività con il resto del Paese e dell'Europa e, conseguentemente, di aumento della competitività e di sviluppo economico.

Infatti, attraverso il Programma nazionale per l'intero Paese sarebbe possibile sviluppare una politica di coesione per tutte le regioni, attraverso il riequilibrio nello sbilanciamento di sviluppo nord-sud, continuando a prestare particolare attenzione alle regioni meno sviluppate, in osservanza dell'articolo 176 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, secondo cui il FESR è destinato a contribuire alla correzione dei principali squilibri regionali esistenti nell'Unione.

Al fine di una valorizzazione degli interventi finanziati dalle risorse FESR al Sud e di renderli efficacemente funzionali agli obiettivi della politica di coesione, diviene necessario vedere le reti infrastrutturali nel loro insieme e in una prospettiva di integrazione sia intermodale sia territoriale che coinvolga reti e nodi dell'intero Paese.

Un esempio è rappresentato dai porti nell'Italia Meridionale, area che trova nella portualità un ambito critico, debole, ma strategico per un Mediterraneo che si conferma una delle rotte più importanti del traffico merci mondiale. Nel Mezzogiorno la generalità dei porti svolge un ruolo di gateway mentre i porti transhipment sono decisamente in crisi (avendo visto una drastica riduzione dei traffici, con rilevanti conseguenze economiche e sociali, che hanno giustificato interventi normativi ad hoc). Nella prospettiva di sviluppo per il Sud, la realizzazione di un PON nazionale permetterebbe di strutturare maggiormente il ruolo di porto gateway per aumentarne la connettività con il resto del Paese e di focalizzare con maggiore determinazione l'obiettivo di sviluppare le direttrici in grado di migliorare i collegamenti tra il Sud e il Nord dell'Italia e l'integrazione dei Corridoi TEN-T con i porti.

Per cui, nell'ottica di promuovere l'utilità delle direttrici a servizio dell'intero paese, la destinazione delle risorse del PON anche ad investimenti nelle regioni settentrionali ricadenti nelle direttrici a servizio della rete TEN-T permetterebbe di supportare interventi volti a favorire il collegamento nord-sud e le connessioni interregionali.

Alcuni esempi sono gli itinerari La Spezia-Gioia Tauro e Venezia-Ancona, quest'ultimo proposto dal MIT, in qualità di coordinatore del Pilastro 2 "Connettere le Regioni", anche nell'ambito dell'iniziativa EUSAIR, in

un'ottica di connettività. Il MIT, infatti, ha già condiviso con la CE delle proposte di intervento che attivano l'OS 3 Un'Europa più connessa e l'OS 2 Un'Europa più verde e a basse emissioni di carbonio, tra cui:

- lo sviluppo del corridoio multimodale Adriatico-Ionico Venezia-Ancona-Bari-Taranto;
- interventi a supporto di un trasporto marittimo sicuro e connesso nella regione ionica adriatica.

La possibilità di avviare un PON 2021-2027 dedicato alle infrastrutture e trasporti dell'intero Paese e il supporto al miglioramento della connettività tra sud-nord ed Europa, permetterebbe di garantire sinergie ottimali tra i fondi strutturali e di investimento europei e altri programmi dell'Unione, incluso EUSAIR al fine di far fronte all'intensificarsi delle pressioni concorrenziali esercitate dai mercati globali e di massimizzare l'impatto e l'efficienza dei finanziamenti pubblici. Non è un caso, infatti, che i regolamenti che stabiliscono le norme per i fondi SIE e altri programmi dell'Unione affidano alla Commissione europea e agli Stati membri il compito di garantire il coordinamento, le sinergie e le complementarità tra i diversi strumenti.

In breve, dunque, un approccio nazionale del PON avrebbe indiscussi benefici per l'intero sistema paese, tra cui:

- garantire la possibilità di intervenire sul tessuto infrastrutturale dell'intero sistema paese, promuovendo la coesione e **minimizzando il rischio di regionalizzazione e realizzazione di "cattedrali nel deserto"**;
- **promuovere l'effetto rete delle infrastrutture di trasporto**, consentendo di ragionare in termini di sviluppo infrastrutturale integrato a livello nazionale, sia in termini territoriali che tra modalità, - si consideri solo l'utilità di Direttrici e nodi nazionali a servizio dell'intero paese - e di estendere meccanismi partenariali, quali le Aree Logistiche Integrate, già adottati nelle regioni meno sviluppate all'intero territorio nazionale;
- consentire una **più efficace diffusione interventi di degli Intelligent Transport Systems**, il cui sviluppo risente del necessario ridimensionamento alle sole regioni in cui insistono i fondi del PON.

3. Come le proposte possono contribuire ad affrontare le sfide poste dai Temi Unificanti (Lavoro di Qualità; Territorio e risorse naturali, Omogeneità e qualità dei servizi, Cultura veicolo di coesione economica e sociale)?

Le proposte relative al completamento della **rete trans-europea** contribuiscono, in particolare ad affrontare le sfide poste dal Tema Unificante **territorio e risorse naturali per le generazioni future**.

Infatti, il supporto al completamento della rete trans-europea, oltre a permettere l'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali, tiene nella massima considerazione le implicazioni ambientali per sostenere in concreto una transizione verso un'economia verde e più attenta alle generazioni future. Le reti transeuropee per i trasporti core e comprehensive, essendo costituite da corridoi transnazionali multimodali (ferro, strada, vie navigabili) che si intersecano tra loro per creare un fitto tessuto connettivo tra le diverse regioni europee e tra i grandi terminali portuali e aeroportuali permettono di aumentare non solo l'efficienza ma anche la sostenibilità dei sistemi di trasporto e, conseguentemente, la loro capacità di contribuire alla coesione dei territori e delle collettività, di migliorare i servizi di mobilità e la loro accessibilità ai viaggiatori e alle merci.

4. Come le proposte possono contribuire al perseguimento degli obiettivi strategici della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e/o agli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda ONU 2030?

Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027 Scheda presentazione contributi

Nell'ambito della strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e degli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda ONU 2030, il supporto ad interventi volti allo sviluppo di una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile contribuisce al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- Obiettivo 9 - *Costruire infrastrutture resilienti e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile* – attraverso lo sviluppo di infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti per supportare lo sviluppo economico e il benessere degli individui, con particolare attenzione ad un accesso equo e conveniente per tutti;
- dell'Obiettivo 11 - *Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili* – permettendo di garantire agli utenti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, anche migliorando la sicurezza delle infrastrutture di collegamento alla rete TEN-T e ai nodi della rete.

5. Segnalare eventuali esperienze, analisi, studi, ricerche, da cui trarre informazioni per l'impostazione della programmazione (fonte, titolo, anno, link da cui acquisire documentazione pertinente).

- Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell' 11 dicembre 2013 , sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE Testo rilevante ai fini del SEE, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/TXT/?uri=CELEX:32013R1315>;
- DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2019, Allegato VIII, Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia, 2019, <http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/1107736.pdf>
- DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE Relazione per paese relativa all'Italia 2019 Comprensiva dell'esame approfondito sulla prevenzione e la correzione degli squilibri macroeconomici che accompagna il documento COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO EUROPEO, AL CONSIGLIO, ALLA BANCA CENTRALE EUROPEA E ALL'EUROGRUPPO Semestre europeo 2019: valutazione dei progressi in materia di riforme strutturali, prevenzione e correzione degli squilibri macroeconomici e risultati degli esami approfonditi a norma del regolamento (UE) n. 1176/2011 https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/2019-european-semester-country-report-italy_it.pdf
- Core Network Corridors: Work Plans of the Coordinator, 2018, https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en
- The impact of TEN-T completion on growth, jobs and the environment, 2019, https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/studies/ten_t_en_en

6. Eventuali ulteriori osservazioni.

N/A

Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027

Allegato 1

Elenco degli Obiettivi Specifici, come indicati nelle proposte di regolamenti della Commissione COM(2018)372 (FESR/FC), COM(2018)382 (FSE+)⁵

Obiettivi Specifici per il FESR e il Fondo di coesione (Articolo 2 Regolamento FESR)

Obiettivi Specifici per il FSE+ (Articolo 4 Regolamento FSE+)

Obiettivo di Policy		Obiettivo Specifico		FONDO
Cod.	titolo	Cod.	titolo	
1	Europa più intelligente	a1	rafforzare le capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate	FESR
		a2	permettere ai cittadini, alle imprese e alle amministrazioni pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione	FESR
		a3	rafforzare la crescita e la competitività delle PMI	FESR
		a4	sviluppare le competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità	FESR
2	Europa più verde	b1	promuovere misure di efficienza energetica	FESR
		b2	promuovere le energie rinnovabili	FESR
		b3	sviluppare sistemi, reti e impianti di stoccaggio energetici intelligenti a livello locale	FESR
		b4	promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici, la prevenzione dei rischi e la resilienza alle catastrofi	FESR
		b5	promuovere la gestione sostenibile dell'acqua	FESR
		b6	promuovere la transizione verso un'economia circolare	FESR
		b7	rafforzare la biodiversità, le infrastrutture verdi nell'ambiente urbano e ridurre l'inquinamento	FESR
3	Europa più connessa	c1	rafforzare la connettività digitale	FESR
		c2	sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile	FESR
		c3	sviluppare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera	FESR
		c4	promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile	FESR
4	Europa più sociale	d1	rafforzare l'efficacia dei mercati del lavoro e l'accesso a un'occupazione di qualità, mediante lo sviluppo dell'innovazione e delle infrastrutture sociali	FESR
		d2	migliorare l'accesso a servizi di qualità e inclusivi nel campo dell'istruzione, della formazione e dell'apprendimento permanente, mediante lo sviluppo di infrastrutture	FESR
		d3	aumentare l'integrazione socioeconomica delle comunità emarginate, dei migranti e dei gruppi svantaggiati, mediante misure integrate riguardanti alloggi e servizi sociali	FESR

⁵ Su tutte le proposte di regolamento della Commissione UE si sta svolgendo la negoziazione con gli Stati membri in seno al Consiglio UE. Al momento i lavori sono in stato avanzato, essendo stata approvata una posizione di compromesso comune agli Stati membri per la quasi totalità dei regolamenti del pacchetto coesione (CPR, FESR/FC, FSE+, CTE), con proposte di modifica ai testi della Commissione. Terminata questa fase, inizierà la negoziazione a trilogio tra le proposte della Commissione, la posizione assunta dagli Stati membri in Consiglio UE e quella del Parlamento europeo (il Parlamento uscente ha già approvato la propria posizione e i relativi emendamenti alle proposte della Commissione; tale posizione potrà essere confermata o modificata dal Parlamento eletto a seguito delle elezioni di maggio 2019), dalla quale scaturiranno i testi finali.

Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027

Obiettivo di Policy		Obiettivo Specifico		FONDO
Cod.	titolo	Cod.	titolo	
		d4	garantire la parità di accesso all'assistenza sanitaria mediante lo sviluppo di infrastrutture, compresa l'assistenza sanitaria di base	FESR
		1	migliorare l'accesso all'occupazione di tutte le persone in cerca di lavoro, in particolare i giovani e i disoccupati di lungo periodo, e delle persone inattive, promuovendo il lavoro autonomo e l'economia sociale	FSE
		2	modernizzare le istituzioni e i servizi del mercato del lavoro per valutare e anticipare le esigenze in termini di competenze e garantire un'assistenza e un sostegno tempestivi e su misura nel contesto dell'incontro della domanda e dell'offerta, delle transizioni e della mobilità nel mercato del lavoro	FSE
		4	promuovere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro, un migliore equilibrio tra lavoro e vita privata, compreso l'accesso all'assistenza all'infanzia, un ambiente di lavoro sano e adeguato che tiene conto dei rischi per la salute, l'adattamento dei lavoratori, delle imprese e degli imprenditori ai cambiamenti e un invecchiamento attivo e sano	FSE
		4	migliorare la qualità, l'efficacia e la rilevanza per il mercato del lavoro dei sistemi di istruzione e di formazione, per sostenere l'acquisizione delle competenze chiave, comprese le competenze digitali	FSE
		5	promuovere la parità di accesso e di completamento di un'istruzione e una formazione inclusive e di qualità, in particolare per i gruppi svantaggiati, dall'educazione e dall'assistenza prescolare, attraverso l'istruzione e la formazione generale e professionale, fino al livello terziario e all'istruzione e all'apprendimento in età adulta, anche agevolando la mobilità a fini di apprendimento per tutti	FSE
		6	promuovere l'apprendimento lungo tutto l'arco della vita, in particolare le opportunità di perfezionamento e di riqualificazione flessibili per tutti, tenendo conto delle competenze digitali, anticipando meglio il cambiamento e le nuove competenze richieste sulla base delle esigenze del mercato del lavoro, facilitando il riorientamento professionale e promuovendo la mobilità professionale	FSE
		7	incentivare l'inclusione attiva, per promuovere le pari opportunità e la partecipazione attiva, e migliorare l'occupabilità	FSE
		8	promuovere l'integrazione socioeconomica di cittadini di paesi terzi e delle comunità emarginate come i rom	FSE
		9	migliorare l'accesso paritario e tempestivo a servizi di qualità, sostenibili e a prezzi accessibili; modernizzare i sistemi di protezione sociale, anche promuovendo l'accesso alla protezione sociale; migliorare l'accessibilità, l'efficacia e la resilienza dei sistemi sanitari e dei servizi di assistenza di lunga durata	FSE
		10	promuovere l'integrazione sociale delle persone a rischio di povertà o di esclusione sociale, compresi gli indigenti e i bambini	FSE
		11	contrastare la deprivazione materiale mediante prodotti alimentari e assistenza materiale di base agli indigenti, con misure di accompagnamento	FSE

Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027

Obiettivo di Policy		Obiettivo Specifico		FONDO
Cod.	titolo	Cod.	titolo	
5	Europa più vicina ai cittadini ⁶	e1	promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato, il patrimonio culturale e la sicurezza nelle aree urbane	FESR
		e2	promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato a livello locale, il patrimonio culturale e la sicurezza, anche per le aree rurali e costiere, tra l'altro mediante iniziative di sviluppo locale di tipo partecipativo	FESR

⁶ Per questo Obiettivo di Policy 5 può essere utile tenere presente la versione degli Obiettivi Strategici definita nel negoziato interno al Consiglio e che è definita come di seguito:

OS-e1 *“promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato a livello locale, il patrimonio culturale, il turismo e la sicurezza nelle aree urbane”*; OS-e2 *“promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato a livello locale, il patrimonio culturale, il turismo e la sicurezza in territori diversi dalle aree urbane”*.