

## ***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 tavoli<sup>1</sup> 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 (comprensenti 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 Policy<sup>2</sup> (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](mailto:Programmazione2021-2027@governo.it) entro il 20 luglio 2019.

<sup>1</sup> Estratto dal documento "Termini di riferimento per la discussione nei Tavoli tematici".

<sup>2</sup> 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:<br><i>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</i>   | DATA: 20/07/2019 |
| RESPONSABILE DELLA COMPIALZIONE:<br>Poso Annamaria - annamaria.poso@mit.gov.it  |                  |
| OBIETTIVO DI POLICY:<br><i>OP 3 Un'Europa più connessa</i>  |                  |
| OBIETTIVO SPECIFICO:<br>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   |                  |
| <b>1. A) Quali esperienze di politiche pubbliche, tipologie di interventi e strumenti è utile proporre in quanto promettenti? Specificare le motivazioni.</b>   |                  |
| Nell'ambito dell'Obiettivo di policy 3 Un'Europa più connessa e dell'Obiettivo Specifico <i>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</i> si propone il supporto attraverso il ricorso al contributo a fondo perduto a interventi per la multimodalità, lo sviluppo di Sistemi Intelligenti di Trasporto e digitalizzazione delle infrastrutture, la tutela e conservazione del patrimonio infrastrutturale esistente per tutte le modalità. Si riportano di seguito gli interventi specifici.  |                  |
| <b>Multimodalità.</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Collegamenti ferrovia-mare ai porti</li><li>- Collegamenti ferroviari/ di trasporto pubblico agli aeroporti</li></ul> Il supporto a tale tipologie di interventi trova coerenza con gli orientamenti della Commissione, la quale, già nel novembre 2017, per rafforzare il trasporto ferroviario delle merci, ha proposto la modifica della direttiva 92/106/CE sul trasporto combinato nell'ambito del secondo pacchetto sulla mobilità per offrire nuove e più efficaci misure di sostegno per spostare il trasporto delle merci dalla strada alle rotaie. Queste approccio va di pari passo con gli sforzi tesi a integrare meglio la rete ferroviaria nel sistema di trasporto multimodale impiegando anche tecnologie digitali e a promuovere l'innovazione.<br>Inoltre, il sistema ferroviario non può prescindere dagli altri modi, in quanto la sua competitività dipende anche dal quadro riguardante la concorrenza intermodale.  |                  |
| <b><u>Supporto a misure volte a promuovere lo sviluppo di Sistemi Intelligenti di Trasporto e digitalizzazione infrastrutture</u></b> <ul style="list-style-type: none"><li>- ERTMS</li><li>- SESAR</li><li>- VTS/VTMIS</li><li>- ITS</li><li>- RIS</li><li>- Sistemi di rilievo, mapping, geolocalizzazione, monitoraggio, ecc</li></ul> In merito al supporto a misure volte a promuovere lo sviluppo di Sistemi Intelligenti di Trasporto e digitalizzazione delle infrastrutture, va evidenziata la possibilità che alcune azioni siano inquadrabili nell'ambito di Obiettivi Strategici diversi dall'OS3. Ad esempio, le sinergie potrebbero essere possibili con l'OS1: un'Europa più intelligente - trasformazione industriale intelligente e innovativa, in particolare per gli interventi volti a promuovere l'utilizzo di tecnologie innovative nel settore dei trasporti.<br>Le future esigenze di digitalizzazione dell'economia dell'Unione comportano una crescente convergenza dei settori dei trasporti e digitale. Le sinergie tra questi settori dovrebbero pertanto essere sfruttate pienamente, così che ne risultino massimizzate l'efficacia e l'efficienza del sostegno dell'Unione. |                  |
| <b>La tutela del patrimonio infrastrutturale esistente per tutte le modalità</b>  |                  |

## **Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027 Scheda presentazione contributi**

- interventi per il miglioramento della stabilità di versanti in frana o di infrastrutture a rischio idraulico, attraverso opere di stabilizzazione di corpi franosi e di regolazione delle acque meteoriche al fine di mitigare impatti connessi al cambiamento climatico;
- interventi di adeguamento e messa in sicurezza di itinerari particolarmente rischiosi in termini di incidentalità e vulnerabilità ai cambiamenti climatici;
- interventi di messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali;
- completamento di itinerari a fronte dei quali sono stati già avviati rilevanti interventi di adeguamento e messa in sicurezza;
- realizzazione di progetti sperimentali di messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente nonché di monitoraggio e/o mappatura dei fattori di rischio al fine di valutare gli standard di efficienza delle infrastrutture e la loro vulnerabilità ai cambiamenti climatici rispetto alla loro funzionalità.

Tali tipologie di intervento presenta, inoltre, sinergie con l'*OS 2 Un'Europa più verde e a basse emissioni di carbonio* e, in particolare, con l'*Obiettivo Specifico Promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici, la prevenzione dei rischi e la resilienza alle catastrofi*.

L'evoluzione degli standard funzionali e di sicurezza nazionali e comunitari comporta la necessità di un riallineamento, per cui anche l'adeguamento alle normative deve rientrare nella programmazione degli interventi. Altro aspetto fondamentale è la necessità di assicurare che la rete infrastrutturale abbia caratteristiche tali da potersi considerare adeguata in caso di eventi sismici. In tale contesto appaiono di fondamentale importanza le attività di ricognizione e monitoraggio, le quali stanno recentemente acquisendo l'attenzione dovuta in Italia, anche in conseguenza degli obblighi normativi (vedi art.6 DLgs. N. 285/92 e D.M. 1/06/2001). Il governo ha già dato priorità alle attività di messa in sicurezza con un piano di monitoraggio dello stato di manutenzione di tutte le infrastrutture - un esempio è il nuovo Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche (AINOP), database, reso online da gennaio 2019 e istituito dal Decreto Emergenze/Genova (Decreto Legge 28/09/2018 n. 109) al fine di censire il patrimonio delle opere pubbliche di competenza degli Enti e delle Amministrazioni centrali e periferiche dello Stato, delle Regioni, delle autonomie locali e di tutti i Comuni presenti sull'intero territorio nazionale - e la creazione di una nuova agenzia incaricata della sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali (Ansvisa).

**Il patrimonio infrastrutturale italiano** per quanto potenzialmente **adeguato alle esigenze del Paese** dal punto di vista della capacità, **risulta spesso nei fatti insufficiente a causa delle scarse risorse investite per la sua tutela**. Diviene, dunque, necessario ampliare le possibilità di veicolare finanziamenti, nell'ambito del nuovo QFP, con parte del budget dedicato non solo alla realizzazione di nuove infrastrutture, ma anche al **finanziamento di interventi volti a tutelare e conservare le infrastrutture del Paese, alla loro messa in sicurezza e a renderli maggiormente resilienti ai cambiamenti climatici con particolare riferimento alle infrastrutture stradali**.

## Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027 Scheda presentazione contributi

**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)<sup>3</sup>: (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 territori<sup>4</sup>.
- 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 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 direttive 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

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

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

## **Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027 Scheda presentazione contributi**

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 direttive 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 direttive a servizio dell'intero paese, la destinazione delle risorse del PON anche ad investimenti nelle regioni settentrionali ricadenti nelle direttive 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 programma dell'Unione, incluso EUSAIR al fine di far fronte all'intensificarsi delle pressioni concorrentiali 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 complementarietà 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 Direttive e nodi nazionali a servizio dell'intero paese – e di estendere meccanismi partenariaali, 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 sopra esposte contribuiscono, in particolare ad affrontare le sfide poste dai Temi Unificanti

- 2. territorio e risorse naturali per le generazioni future**
- 3. omogeneità e qualità dei servizi per i cittadini**

#### **Territorio e risorse naturali per le generazioni future**

Il tema delle risorse naturali, della loro tutela, della garanzia ai cittadini della sicurezza e della qualità del territorio è una grande questione nazionale.

Nei prossimi anni siamo chiamati ad affrontare con determinazione temi cruciali, quali la tenuta del territorio, la disponibilità e qualità delle risorse idriche, la qualità dell'aria, la salvaguardia della biodiversità, la difesa del paesaggio, gli effetti negativi dei cambiamenti climatici che si stanno manifestando con sempre maggiore frequenza. In tale contesto, la promozione della multimodalità, il supporto a misure volte a promuovere lo sviluppo di Sistemi Intelligenti di Trasporto e digitalizzazione delle infrastrutture e il supporto a interventi per la tutela e la conservazione del patrimonio infrastrutturale esistente trova coerenza con la politica europea delle infrastrutture di trasporto, la

## **Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027 Scheda presentazione contributi**

quale è incentrata su una roadmap per il perseguimento di uno Spazio Europeo Unico dei trasporti, all'interno del quale siano raggiunti target ambiziosi di sostenibilità. Proprio per abilitare il raggiungimento di tali target volti alla sicurezza, la decarbonizzazione e la digitalizzazione, la Commissione Europea ha disegnato una strategia volta a incentivare il trasferimento modale verso modalità di trasporto più sostenibili (trasporto fluvio-marittimo e trasporto su ferro), l'impiego di tecnologie innovative (ITS) per la gestione dei flussi di traffico e l'aumento della sicurezza e della resilienza di tutte le infrastrutture, comprese quelle stradali.

### **Omogeneità e qualità dei servizi per i cittadini**

Le dimensioni di benessere individuale e collettivo appaiono sempre più fortemente collegate alla disponibilità dei servizi di cui possono usufruire le persone e le comunità. L'Italia mostra certamente eccellenze puntuali su molti servizi, ma presenta delle disparità rilevanti nell'offerta che si riscontrano anche all'interno delle città, in particolare tra centro e periferie (ovvero tra aree più ricche e vocali, e aree deboli e con scarsa capacità di pressione), e tra città - poli urbani e aree rurali- interne. Il supporto a misure volte a sviluppare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T anche da parte delle aree più periferiche permetterebbe sicuramente il perseguimento degli obiettivi di miglioramento e omogeneità dei servizi alle persone e comunità, anche attraverso l'applicazione del concetto di *mobility as a service*. In merito a quest'ultimo punto, si consideri che, come emerge dall'Allegato al DEF 2019 Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia, le innovazioni tecnologiche e nei modelli di business stanno approntando un mutamento profondo ai paradigmi della mobilità. Cambiano le abitudini e le preferenze dei passeggeri, ma si trasformano anche le esigenze del settore, sempre più incline ad assecondare le richieste di un mercato rapido e improntato al principio della "same-day delivery". Attraverso il supporto a interventi di applicazione delle tecnologie digitali alle infrastrutture, si stimolerebbe il paradigma della mobilità concepita come servizio, nell'accezione di Mobility-as-aService.

#### **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?**

Ampliare le possibilità di veicolare finanziamenti, nell'ambito del nuovo QFP, con parte del budget dedicato non solo alla realizzazione di nuove infrastrutture, ma anche al **finanziamento di interventi volti a tutelare e conservare le infrastrutture del Paese, alla loro messa in sicurezza e a renderli maggiormente resilienti ai cambiamenti climatici con particolare riferimento alle infrastrutture stradali** contribuirebbe al perseguimento degli obiettivi strategici della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e agli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda ONU 2030.

In particolare, 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.

Nel caso delle strade, tali investimenti **non andrebbero ad incidere su aumenti della capacità**, riducendo la diversione verso modalità più sostenibili (mare, e ferro), ma sarebbero funzionali a consentire l'aumento della sicurezza per gli utenti, La prevenzione di eventi catastrofici che generano interruzioni significative nelle reti di

## **Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027 Scheda presentazione contributi**

trasporto principali, la resilienza al cambiamento climatico.

Infatti, il supporto con risorse FESR alla tutela e conservazione del patrimonio infrastrutturale esistente e alla sua resilienza ai cambiamenti climatici, si declina, **in coerenza con la politica di coesione, nel finanziamento di operazioni il cui obiettivo è migliorare i livelli di servizio e la sicurezza delle infrastrutture rimuovendo le condizioni di rischio al fine di promuovere una mobilità sicura e sostenibile nonché mitigare gli impatti collegati al cambiamento climatico.**

L'implementazione di tali misure, contribuirebbe con effetti positivi agli obiettivi di adattamento e resilienza ai cambiamenti climatici, nell'ambito dei quali è riconosciuto il ruolo di tutte le infrastrutture di trasporto, comprese le strade, le quali sono influenzate dai cambiamenti climatici attraverso

- i fenomeni di aumento delle temperature, che comporta una maggiore vulnerabilità delle infrastrutture stradali (asfalto) e ferroviari
- e (binari) dovuta alla crescente frequenza di giorni caldi;
- la variazione nelle precipitazioni, che influenza negativamente la stabilità dei terreni e di conseguenza delle infrastrutture stradali e ferroviarie localizzate in contesti instabili e che porta al rischio di allagamento delle infrastrutture sotterranee;
- la variazione nel livello del mare, che pone dei rischi per le infrastrutture stradali e ferroviari localizzate sui litorali e per le infrastrutture portuali;
- le alluvioni, che hanno impatti sulle infrastrutture di trasporto che si trovano in prossimità dei corsi d'acqua.

Inoltre, interventi di tutela e conservazione del patrimonio infrastrutturale esistente comporterebbero benefici in termini di efficienza energetica e riduzione delle emissioni di gas serra, grazie all'utilizzo di soluzioni green praticabili con tecnologie e materiali esistenti, nella fase di implementazione, e alla riduzione di blocchi e conseguentemente delle congestioni, nella fase di esercizio.

Il supporto a tale tipologia di interventi, inoltre, da un lato permetterebbe un aumento della sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente, propedeutico ad evitare catastrofi, dall'altro lato, permetterebbe di risolvere le criticità connesse ad incidenti quali quello ben noto del Ponte Morandi o il cosiddetto "Blocco di Rastatt", dove il cedimento dei binari nei pressi di Rastatt nella Valle del Reno ha causato un fermo senza precedenti della catena logistica ferroviaria in tutta Europa, mettendo a repentaglio l'export di numerose imprese, anche italiane (sul collegamento interrotto si concentra il 50% dello scambio IT-EU settentrionale).

### **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](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/2019-european-semester-country-report-italy_it.pdf)
- Il piano nazionale degli aeroporti, 2015, <http://www.mit.gov.it/node/5281>
- Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, 2015, <http://www.mit.gov.it/node/5278>
- Piano Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS), 2014,

## **Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027 Scheda presentazione contributi**

[http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=17684](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=17684)

- Decreto Legge 28/09/2018 n. 109

### **6. Eventuali ulteriori osservazioni.**

# 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+)<sup>5</sup>

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  |

<sup>5</sup> 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 trilogo 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 <sup>6</sup> | 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  |

<sup>6</sup> 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”.