



Programmazione della politica di coesione 2021-2027

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

**CONTRIBUTO DEL
CLUSTER TECNOLOGICO NAZIONALE TRASPORTI**



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>(specificare) Cluster Tecnologico Nazionale Trasporti Italia</i>	DATA: 17/07/2019
RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE: <i>(specificare nominativo ed indirizzo email) Lucio Sabbadini, ad@marefvg.it</i>	
OBIETTIVO DI POLICY: <i>(specificare) Europa più intelligente – Europa più verde – Europa più connessa</i>	
OBIETTIVO SPECIFICO: <i>(specificare) a1, a2, a3, a4, b1, b2, b6, c2, c3, c4</i>	
1. A) Quali esperienze di politiche pubbliche, tipologie di interventi e strumenti è utile proporre in quanto promettenti? Specificare le motivazioni.	
<p>L'esperienza dell'elaborazione della Specializzazione intelligente di ricerca e innovazione ha avuto risvolti molto positivi nella maggior parte dei contesti territoriali, in particolare per il rinnovato coinvolgimento dell'industria nella proposizione di obiettivi di valorizzazione delle competenze territoriali. I documenti di strategia prodotti dalle 12 Regioni (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, E.R., FVG, Lazio, Liguria, Lombardia, Piemonte, Sicilia, Toscana) che identificano fra le loro priorità i temi della mobilità sostenibile terrestre e/o marittima, esprimono, nella maggioranza dei casi, un elevato livello di proiezione tecnologica, anche se in alcuni casi promuovono una visione allargata delle competenze presenti sul territorio.</p> <p>In parallelo, la Strategia nazionale si discosta da questa diffusa comprensione della centralità dei temi della mobilità in senso estensivo, concentrando le proprie priorità alla sola mobilità urbana e alla digitalizzazione. In questa linea, nella prospettiva della nuova programmazione 2021-2027, nell'auspicare che il rinnovo di questa esperienza permetta di approfondire la pervasività delle tematiche della mobilità sostenibile, che rappresentano un asset di base per lo sviluppo economico (industriale, agricolo, turistico, ecc.) e sociale dei territori, oltre ad essere elemento cruciale per il raggiungimento dei target ambientali, si ritiene che sia da promuovere una fase di allineamento delle strategie tra le Regioni e con la Strategia nazionale, al fine di creare un quadro sinergico di azione, correttamente ripartito tra interventi nazionali, interregionali e locali, volto a rendere disponibili con obiettivo 2030, le tecnologie e le innovazioni necessarie per conseguire i target obbligatori e volontari sottoscritti dall'Italia in termini di obiettivi ambientali (riduzione emissioni, elettrificazione, efficienza energetica, ecc.), di digitalizzazione dei servizi (mobility as a service), di connessione alle reti internazionali (TEN-T, Corridoio Mediterraneo, Via della Seta, ecc.).</p> <p>Questa proposta ci sembra possa permettere di sviluppare una programmazione sistematica a livello Paese davvero significativa secondo l'obiettivo di policy dei Fondi strutturali di supportare "transformative activities".</p> <p>In questa linea, per riferimento rammentiamo la proposta metodologica (S3 Innovation Model) sviluppata nell'ambito del progetto Interreg Alpine Space S3-4AlpClusters (1), che si fonda su un impegno puntuale degli attori territoriali per il conseguimento dei risultati di policy.</p> <p>Il Cluster tecnologico nazionale Trasporti Italia è pronto a fornire il pieno supporto scientifico e tecnico all'attuazione di questa proposta.</p> <p>Sul fronte delle tipologie di interventi si rimanda al seguente punto 2.</p> <p>(1) https://www.alpine-space.eu/projects/s3-4alpcusters/en/project-results/the-s3-innovation-model/discover-the-model-and-its-tools</p>	
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: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	

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.

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.

L'esperienza della programmazione 2014-2020 in corso, sia sul fronte degli interventi PON sia di quelli PON, è purtroppo caratterizzata da tre debolezze:

- *coerenza degli interventi*: all'elaborazione della strategia SNSI o S3, ai diversi livelli, avrebbe dovuto conseguire una focalizzazione mirata ad incentivare lo sviluppo di progettualità mirate a rendere disponibili tecnologie/innovazioni mirate al conseguimento di obiettivi mirati; diffusamente invece gli interventi si limitavano a richiamare una generica coerenza della progettualità ai settori di riferimento della strategia o ad obiettivi molto ampi;
- *ampiezza degli interventi*: alcuni interventi POR dell'attuale programmazione sono mirati a sostenere progettualità delle singole imprese e/o di dimensioni minime (inferiori a 100k€ per anno di durata del progetto), che, salvo il caso specifico del supporto alle start-up innovative, si ritiene difficilmente possa essere connesso all'obiettivo di policy della Programmazione di supportare "transformative activities";
- *attuazione degli interventi*: la Programmazione 2014-2020 ha registrato diffusi ritardi di lancio, che sono stati necessari affinché le PA acquisissero la novità dei processi definitivi; purtroppo, salvo poche eccezioni di Regioni del nord, dopo il ritardo iniziale di lancio degli interventi, si registrano tempi di approvazione e di emanazione dei decreti concessori e di verifica delle rendicontazioni, che in molti casi superano ampiamente i 12 mesi, portando a ritardi nell'attivazione delle progettualità e nello svilimento dell'effetto incentivante.

Considerata la strategicità del raggiungimento degli obiettivi di mobilità sostenibile da parte degli attori nazionali, sia istituzionali, sia privati, in termini di tecnologie per le infrastrutture di trasporto (stradali, ferroviarie e marittime) e per i mezzi di trasporto, ogni ritardo, mancata finalizzazione o incoerenza di attuazione nel supporto allo sviluppo di tecnologie e soluzioni innovative nazionali si traduce in un asset competitivo per i fornitori di tecnologie e soluzioni innovative esteri, ovvero incrementa la dipendenza tecnologica dell'Italia in un settore strategico per l'economia del Paese.

In questa linea, si auspica che la Programmazione 2021-2027 possa iniziare l'attuazione degli interventi in modo sincrono in tutto il Paese dal 2021, si configuri con un insieme di interventi sinergici nazionali, interregionali e locali, e si distingua per procedure e tempistiche di attuazione omogenee in tutte le Regioni. A tal fine, si propone di focalizzare l'attenzione degli interventi, in linea con le modalità già consolidate a livello europeo, su progettualità ampie ed articolate, cioè davvero capaci di realizzare innovazioni di grande impatto – almeno sui temi della mobilità sostenibile – anche legate al conseguimento di dimostratori pilota capaci di rispondere ad esigenze concrete dei territori (propedeutiche cioè ad interventi di precommercial procurement). Gli interventi concentrati su grandi progetti, come evidente nell'esperienza europea, si basano sul trasferimento ad un nucleo di soggetti primari ('core') di agire come soggetto di secondo livello nel coinvolgimento degli ulteriori soggetti scientifici e industriali necessari per il conseguimento dei risultati di progetto, adottando regole trasparenti e certificate; questo permette di ridurre il peso amministrativo sulla PA e di snellire i processi, conseguendo nel medesimo tempo efficacia e efficienza.

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)?

La proposta è di focalizzare la Programmazione nazionale e le S3 territoriali di ricerca e innovazione sui temi abilitanti della mobilità sostenibile, traguardando gli obiettivi specifici c2, c3, c4 per una Europa più connessa ed avendo piena coscienza che essi trovano attuazione attraverso lo sviluppo mirato degli obiettivi a1, a2, a3, a4 per una Europa più intelligente, necessario per diminuire la dipendenza tecnologica del Sistema Paese dall'estero, e che questi permettono una ricaduta nettamente positiva sugli obiettivi b1, b2, b6 per una Europa più verde, attraverso iniziative di supporto nella implementazione operativa dei risultati conseguiti.

In questo quadro, la proposta operativa di realizzare uno sviluppo sinergico della SNSI e delle S3 locali è il veicolo per rispondere alle sfide del Tema Unificante "Lavoro di Qualità", poiché permettendo la congiunzione tra gli obiettivi delle diverse Regioni, ovvero la congiunzione delle competenze dei territori,

esistenti e potenziali, facilita la creazione di opportunità di lavoro in particolare nei territori della coesione, limitando l'emigrazione intellettuale e supportando la creazione e il rafforzamento di impresa.

L'adozione di una strategia di intervento sulla dimensione territoriale e dei servizi, che si connetta fortemente alle strategie ed ai risultati di innovazione, nel settore della mobilità sostenibile, è ulteriormente necessaria per finalizzare la ricaduta del costante e notevole sforzo di innovazione (10 miliardi di euro anno investiti) degli attori del settore della mobilità sostenibile nazionali in risposta alle sfide poste dai Temi Unificanti "Territorio e risorse naturali" e "Omogeneità e qualità dei servizi".

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?

Lo sviluppo della mobilità sostenibile è un obiettivo strategico (Prosperità IV2) della SNSVS, ma più in generale esso ha ricadute importanti trasversali su molti obiettivi della stessa strategia:

- nell'Area Persone sull'obiettivo III1, in termini di incremento della sicurezza degli individui, contrastando il peso umano e sociale oggi connesso alla mobilità;
- nell'Area Pianeta sugli obiettivi: II6, in termini di riduzione degli inquinanti emessi; III3, in termini di soluzioni di mobilità urbana accessibile e integrata (mobility as a service); III4, in termini di sviluppo integrato delle reti locali-regionali-nazionali per la connessione distribuita dei territori e con le aree urbane;
- nell'Area Prosperità sugli ulteriori obiettivi, rispetto a quello specifico IV2 citato sopra: I1, in termini di investimento incrementale in ricerca e innovazione; I2, in termini di sviluppo di servizi connessi all'Agenda digitale; III1, in termini di conseguimento di obiettivi di economia circolare; IV1, in termini di adozione di soluzioni a più alta efficienza energetica e basate sull'uso di vettori energetici da fonte rinnovabile; IV3, in termini di conseguimento dei target di riduzione delle emissioni di gas serra e inquinanti.

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).

Il Cluster è disponibile a supportare l'acquisizione mirata di informazioni di riferimento a supporto della programmazione.

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+)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
		3	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”*.