

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: INU (specificare)	DATA: 18 / 07 / 2019
RESPONSABILE DELLA COMPIALZIONE: Luca Trepiedi (ltrepiedi@isfort.it) (specificare nominativo ed indirizzo email)	
OBIETTIVO DI POLICY: Obiettivo 2 Europa più connessa (specificare)	
OBIETTIVO SPECIFICO: OS c 4 (in parte OS c 3) (specificare)	
<p>1. A) Quali esperienze di politiche pubbliche, tipologie di interventi e strumenti è utile proporre in quanto promettenti? Specificare le motivazioni.</p>	
<p>Come opportunamente emerso anche dai lavori dei tavoli di partenariato, i PUMS rappresentano una delle innovazioni più rilevanti della recente politica dei trasporti e della mobilità a scala urbana che, laddove ben elaborati, sembrano iniziare a dare risultati (vedi ad esempio Milano). Recentemente è da considerare anche la positiva esperienza dei PUMS elaborati a livello di Città metropolitana: un Piano a scala metropolitana è già stato adottato a Bologna ed è in corso di elaborazione a Genova, Venezia e Firenze (è allo studio nelle CM di Roma, Milano, Cagliari e Torino) al fine di fornire unitarietà ai molteplici progetti e scelte pubbliche di investimento innescate da istanze di varia natura (domande collettive, obblighi istituzionali, presenza trainante di nuovi servizi e attori di mercato) che riguardano gli ambiti periferici connessi ai grandi centri.</p> <p>Giustamente il Decreto MIT 4 agosto 2017 ne ha imposto l'approvazione (dei PUMS) a singoli comuni e aggregati sopra 100mila abitanti entro due anni, come requisito per l'accesso ai finanziamenti statali in infrastrutture di trasporto. Fuori dalle aree metropolitane, nel precedente ciclo di programmazione dei fondi europei molti programmi di Agenda Urbana regionale – come previsto dall'accordo di partenariato - hanno posto l'elaborazione del PUMS quale condizioni abilitante per l'uso delle risorse POR FESR e FSE (così ad esempio in Umbria e Abruzzo; lo stesso PUMS adottato lo scorso novembre dalla CM di Bologna è finanziato dalla Regione Emilia-Romagna).</p> <p>Date tali premesse, è da valutare al riguardo la possibilità di estendere lo strumento (mediante incentivi o requisiti di obbligatorietà) anche ad aggregazioni di comuni e città di medie dimensioni (fino a 100 mila abitanti). Le medie aree urbane e i sistemi territoriali ad urbanizzazione diffusa subiscono in effetti pressioni automobilistiche e impatti ambientali e sociali meno intensi ma altrettanto critici di quelli registrati nelle grandi aree metropolitane. Congestione, insicurezza urbana e scarsa accessibilità alle attività e ai luoghi di vita in questi contesti sono ormai sempre più all'ordine del giorno: condizione aggravata dalla nota debolezza "strutturale" del trasporto pubblico (gomma e ferro) e dalla carenza di domanda per servizi alternativi (es. in sharing).</p>	
<p>NB. Stessa indicazione può valere per l'OS c 3, in attuazione del principio della programmazione di servizi e interdipendenza tra reti alla corretta scala territoriale. Il contributo specifico di piani di mobilità sostenibile intercomunali e di area vasta provinciale riguarderebbe la possibilità di realizzare alcune priorità di policy dei trasporti: connettere reti lunghe (regionali) e corte (urbane); aumentare l'intermodalità tra gomma e rotaia; rafforzare la domanda e i servizi convergenti sui punti nodali nodi del trasporto pubblico (es. terminal bus, ferrovie) trasformandoli in hub della mobilità sostenibile (transit point e punti di attestamento per l'accesso al territorio caratterizzati da proposte integrate di trasporto a chiamata, servizi smart e in condivisione, mobilità attiva ciclopeditonale, ecc.).</p>	
<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:</p> <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.

Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027 Scheda presentazione contributi

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.

In genere tutti gli interventi, anche opportuni come gli investimenti infrastrutturali (reti tranviarie e metropolitane) realizzati in assenza di una strategia territoriale coerente e fuori da una pianificazione per obiettivi risultano in genere scarsamente efficaci e incapaci di produrre effetti duraturi. L'assenza di azione pianificatoria determina tra l'altro: scarsa coerenza tra politiche dei trasporti e del territorio, incoerenza progettuale e debolezza delle misure al contorno, mancata continuità di interventi tra ambiti urbano, periurbano, metropolitano.

Anche la questione climatica pone un input alla riprogrammazione indicando questioni di sistema e pianificazione urbana; la città presenta attitudini territoriali di sprawl che vanno affrontate alla giusta dimensione (di freno alla città costruita, di allineamento degli standard qualitativi, di investimento nelle reti verdi e di rafforzamento delle relazioni eco-sistemiche distribuite tra il centro dell'area urbana e la città policentrica). Al riguardo i Piani regionali di Qualità dell'aria sono uno strumento sottoutilizzato in molte aree del Paese e ampiamente svincolato dal resto della programmazione territoriale, mentre andrebbero rilanciati e resi cogenti, da appositi indirizzi nazionali, nei legami con le azioni dei trasporti al fine di ridurre le emissioni e di darsi obiettivi stringenti (es. di riduzione della CO₂) ben coordinati con le politiche delle aree urbane. Stessa attenzione andrebbe rivolta al rafforzamento dell'integrazione degli strumenti di pianificazione locale della mobilità urbana sostenibile (PUMS), con i piani d'azione energia e clima (PAESC).

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 mobilità urbana sostenibile presenta, come noto, un quadro di debolezza tipico Italiano, e pure costituisce un fattore fondamentale per la coesione e lo sviluppo equilibrato dei territori toccando diversi ambiti trasversali che caratterizzano l'attuale discussione in seno al partenariato (sfide del clima e della transizione energetica, accessibilità ad attività e servizi, sicurezza dei luoghi, qualità ambientale e urbana goduta dai cittadini delle varie fasce sociali al nord come al sud, in centro come in periferia, ecc..). Per tornare all'esempio iniziale, il citato PUMS di Bologna metropolitana ha ricevuto nel maggio scorso il "Premio PA sostenibile – II Edizione. 100 progetti per raggiungere gli obiettivi dell'Agenda 2030" per l'ambito "Città, infrastrutture e capitale sociale" come riconoscimento per la qualità e a coerenza delle risposte che dalla mobilità spaziano ai temi dell'urbanizzazione inclusiva e sostenibile, della pianificazione e gestione partecipata e integrata dei servizi di accessibilità del territorio. Nelle prime attuazioni innescate, l'esperienza inoltre dimostra un forte orientamento per l'innovazione sociale, adoperandosi per la gestione smart della domanda di mobilità proveniente da aree industriali e produttive (comuni dell'hinterland) contribuendo così a guidare gli investimenti verso gli altri obiettivi (OP1, OP4 OP5) delle politiche di coesione

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

L'Importanza ambientale delle aree urbane (elevata concentrazione di attività, presenze, beni culturali, servizi che richiedono dosi elevate di territorio ed energia) e il ruolo svolto rispetto ai drivers dello sviluppo tecnologico e socio-economico contemporanei (responsabili ad esempio del *global warming*) richiedono l'attivazione delle città ai fini del raggiungimento degli obiettivi di Agenda 2030. Tale ruolo è riconosciuto dalle stesse istituzioni internazionali che, non a caso, sostengono gli sforzi delle città in varie forme e ne sollecitano la cooperazione. Un'azione specifica di stimolo alla pianificazione sostenibile dei trasporti in ambito territoriale comunale e di area vasta (varie tipologie di PUMS) ben incardinati ai piani di qualità dell'aria, alle scelte di insediamento e ai piani energetici e di adattamento all'attuale fase climatica sono la via principe per avvicinarsi ai target ambientali e sociali di vivibilità attesi da qui fino e oltre il 2030 (ad es. accoppiare la sfida dell'elettrificazione con strategie tradizionali di cambio modale dalle auto verso mezzi pubblici ed ecologici significa garantire modelli di consumo e produzione sostenibili, realizzare progressi in grado di rendere le comunità inclusive, sicure, resistenti ai disastri naturali).

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).

MOBILITARIA 2019 (a cura di Anna Donati e altri) Secondo Rapporto Kyoto Club – CNR-IIA in collaborazione con OPMUS ISFORT dal titolo: POLITICHE DI MOBILITÀ E QUALITÀ DELL'ARIA NELLE 14 CITTÀ METROPOLITANE 2017-2018. Anno 2019 (Link <https://www.kyotoclub.org/documentazione/rapporti-documenti/2019-apr-17/mobilitaria-2019-il-rapporto-le-presentazioni-dei-relatori-e-tutti-i-documenti/docId=8854>)

Per altre informazioni sui piani urbani di mobilità sostenibile si segnala il sito del Ministero dell'Ambiente: Osservatorio PUMS (www <https://www.osservatoriopums.it/>)

Da segnalare le NUOVE LINEE GUIDA in corso di predisposizione da Eltis -Up: GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN (SECOND EDITION): per una prima bozza vedi al link <https://www.eltis.org/guidelines/second-edition-sump-guidelines> dove sono presenti diversi altri manuali e documenti metodologici di indirizzo prodotti da Rupprecht Consult in collaborazione con istituzioni e stakeholders di progetti europei quali DG MOVE, CIVITAS SUMP projects, Eltis, INEA, DG REGIO, JASPERS, ecc.

6. Eventuali ulteriori osservazioni.

Una notazione importante finale va fatta in merito all'ipotesi di spostamento della tematica dall'obiettivo di policy 3 all'obiettivo 2 segnalata nel corso dei tavoli di partenariato che lascia perplessi da vari punti di vista.

- da quello trasportistico che vorrebbe i sistemi di mobilità urbana e regionale sempre più interconnessi dal punto di vista funzionale e gestionale (la separazione dell'ambito urbano della mobilità da quello degli interventi in reti e servizi di ambito interregionale, regionale e locale è contrario ai principi di coerenza territoriale fin qui auspicati per l'OS b4 eb3 e in generale sostenuti dall'INU_ vedi documento unitario)
- degli obiettivi di sostenibilità: i contenuti sociali (aspetti sanitari e di sicurezza stradale) economici (costi della congestione) e di accessibilità (diritto alla mobilità per le varie categorie di cittadini e per le comunità tanto del centro così come in periferia) verrebbero inevitabilmente sacrificati nella tematica ambientale
- del modello di programmazione e degli effetti attesi dalle politiche di coesione 2021-27 (la logica emergente dalla discussione in atto, se capisco bene, imporrebbe la concentrazione di risorse e interventi, con elevato grado di continuità e integrazione, su pochi obiettivi tematici).

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 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 depravazione materiale mediante prodotti alimentari e assistenza materiale di base agli indigenti, con misure di accompagnamento	FSE
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

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:

Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027

Obiettivo di Policy		Obiettivo Specifico		FONDO
Cod.	titolo	Cod.	titolo	
		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

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".