

### **Regioni e Province Autonome OBIETTIVO DI POLICY 3**

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

ENTE/ORGANIZZAZIONE: <i>Regioni e Province Autonome</i>	DATA: 25/07/2019
RESPONSABILE DELLA COMPIAZIONE: ASSUNTA JANNI <a href="mailto:assunta.janni@regione.abruzzo.it">assunta.janni@regione.abruzzo.it</a>	
OBIETTIVO DI POLICY: <i>3 – Un'Europa + connessa</i>	
OBIETTIVI SPECIFICI: <b>C1</b> “rafforzare la connettività digitale” <b>C2</b> “sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile” <b>C3</b> “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>C4</b> “promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile”	
<p>1. Qualè il <b>contributo</b> della cooperazione territoriale nell'ambito dell'Obiettivo di policy/specifico considerato? A quali <b>tematiche prioritarie</b> potrà concorrere maggiormente nella programmazione 2021-2027, anche in un'ottica di contributo alle <b>strategie macro-regionali</b>? Quali <b>esperienze significative</b> (nell'ambito di progetti conclusi o in corso di attuazione) possono essere considerate a titolo esemplificativo?</p>	
<p><b>OS C1:</b> valore aggiunto della CTE in tema di <b>Connettività digitale</b> (rafforzare la connettività digitale)</p> <p>Il tema della connettività digitale abbraccia una serie di aspetti molto rilevanti per tutti i territori europei, in particolare quelli non serviti direttamente dai corridoi della fibra ottica. Ogni territorio evidenzia quindi necessità specifiche legate sia al livello di sviluppo infrastrutturale primario da un lato, sia anche, alla richiesta di servizi digitali da parte delle imprese private, servizi pubblici e delle necessità dei cittadini. La Cooperazione Territoriale Europea non può intervenire in termini infrastrutturali, se non molto limitatamente e con esempi “pilota”, dunque non può supportare l'estensione né il potenziamento della banda, tuttavia può risultare preziosa per la consapevolezza del posizionamento e delle opportunità di miglioramento rispetto al panorama internazionale.</p>	
<b>CONTRIBUTI PUNTUALI</b>	

## Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027

In concreto, dalla CTE ci si può ragionevolmente attendere:

- piccole infrastrutture e/o applicazioni pilota che facciano da apripista a iniziative di maggior rilievo economico ovvero che indichino percorsi di ulteriore sviluppo internazionale a iniziative locali consolidate;
- lo sviluppo di e-services, rafforzamento delle connessioni anche nelle aree rurali e nelle isole;
- la creazione di standard comuni nell'e-government;
- la creazione di piattaforme informatiche comuni al servizio delle imprese presenti nel territorio un più intenso trasferimento tecnologico con conseguente sviluppo congiunto di prodotti e servizi ad alto valore;
- di aiutare a individuare il percorso più efficace per realizzare gli investimenti infrastrutturali in un determinato territorio di confine – in caso di gap tecnologico rispetto al confinante – in quanto confronta le tecnologie e il knowhow esistenti
- di affrontare tematiche generali sulla proprietà dei dati, modalità più efficaci di utilizzo o diffusione in quanto confronta esperienze diverse, consente una visione critica del proprio operato e allarga l'orizzonte dei policy maker a diverse potenzialità

Tra le esperienze più significative si citano:

- progetto **EGOV-INNO finanziato dal Programma INTERREG V-A Grecia Italia**. Il principale obiettivo del progetto è quello di fornire servizi di government per il settore privato, contribuendo al miglioramento dell'utilizzo dei servizi di e-government personalizzato per le imprese (ad esempio per le start-ups innovative) proponendo applicazioni fattibili e flessibili finalizzate a migliorare la governance ed i tempi di fornitura dei servizi al settore privato locale;
- il **progetto A21 DIGITAL TYROL VENETO, finanziato dal Programma Italia Austria**, permette alla Regione del Veneto, di disporre di un studio che, a partire da un modello di successo come quello adottato in Germania con l'"indice digitale 21", consente di individuare nel proprio territorio i principali fattori per il futuro in risposta alle sfide della rivoluzione digitale;
- il **progetto ODEON, finanziato dal programma MED**, si focalizza sulla qualità dei dati messi a disposizione dal settore pubblico e sulla creazione di Innovation Lab territoriali per capitalizzarli e sfruttarli al fine di produrre servizi e applicazioni nell'ottica dell'Open Innovation, con la collaborazione tra pubblico e privato;
- il **progetto LABS.4.SME finanziato dal Programma Interreg Italia Austria** volto a colmare il gap di innovazione delle PMI dell'area transfrontaliera tramite un modello e strumenti di cooperazione che possano valorizzare il ruolo innovativo dei Labs per le PMI da un lato e sostenere le PMI in attività di R&I "user friendly" con tempi e costi ridotti;
- il **progetto E-EDU 4.0 del Programma Interreg Italia Austria** che sostiene Industria 4.0 rafforzando l'impatto dei programmi di formazione e di istruzione con una cooperazione transfrontaliera nei programmi di formazione e didattica, la collaborazione tra laboratori e infrastrutture didattiche fra aree confinanti per l'armonizzazione dei sistemi

### CAMPO DI INTERVENTO

010 - Digitalizzazione delle PMI (compreso il commercio elettronico, l'e-business e i processi aziendali in rete, i poli di innovazione digitale, i laboratori viventi, gli imprenditori del web, le start-up nel settore delle TIC e il B2B)

011 - Soluzioni TIC, servizi elettronici, applicazioni per l'amministrazione

012 - Applicazioni e servizi e informatici per le competenze digitali e l'inclusione digitale

013 - Applicazioni e servizi e informatici di assistenza sanitaria online (compresi l'e-Care, Internet delle cose per l'attività fisica e la domotica per categorie deboli)

063 - Digitalizzazione dei trasporti: strade

070 - Digitalizzazione dei trasporti: linee ferroviarie

076 - Digitalizzazione dei trasporti urbani

078 - Trasporto multimodale (TEN-T)

079 - Trasporto multimodale (non urbano)

084 - Digitalizzazione dei trasporti: altri modi di trasporto

## Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027

### MACROSTRATEGIE:

EUSAIR: pillar 2

EUSALP: AG 1 e AG 2

**OS C2:** valore aggiunto della CTE in tema di **sviluppo di una rete TEN-T** (sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile)

Il tema dei sistemi di trasporto sostenibili e delle strozzature nella rete è stato individuato già nella programmazione 2014-2020 come uno degli 11 Obiettivi Tematici per l'utilizzo dei fondi SIE (OT 7). Per l'Italia l'Accordo di partenariato limitava l'applicazione di questo OT alle zone del centro-sud. Per le regioni del centro-nord, quindi, le iniziative di CTE si sono in gran parte concentrate in azioni di carattere immateriale volti alla creazione di attività pilota o creazione di piattaforme per scambio di dati e monitoraggio. In questo modo anche le regioni del centro-nord hanno potuto realizzare progetti coerenti con questo obiettivo di policy, altrimenti precluso.

### CONTRIBUTI PUNTUALI

In concreto, dalla CTE ci si può ragionevolmente attendere:

- rafforzamento della cooperazione istituzionale e operativa trasporto merci intermodale con l'integrazione tra porti, interporti e operatori di trasporto, anche nell'ottica del collegamento con le reti TEN-T valorizzando pratiche di sviluppo sostenibile;

Tra le esperienze più significative si citano:

- il **progetto TALKNET, finanziato dal Programma Interreg Central Europe**. L'obiettivo principale, sulla scia di quanto già operato dal progetto europeo Inwapo, è quello di sviluppare azioni a supporto dell'attivazione di nuovi servizi intermodali. TalkNET infatti prevede di implementare e promuovere il coordinamento tra gli stakeholder della catena logistica del trasporto merci nel centro Europa, per rendere più efficienti ed eco-compatibili i nodi logistici (porti ed interporti) e supportare l'implementazione di nuovi servizi e piccole infrastrutture.
- il **progetto SMARTLOGI finanziato dal Programma Interreg Italia – Austria**, che propone di potenziare la cooperazione operativa e istituzionale nell'Area di Programma, incrementando la ripartizione modale delle merci da strada a ferrovia e riducendo l'impatto ambientale del trasporto merci.
- Il **progetto PROMO-GNL, Interreg Italia Francia Marittimo**, raccoglie la sfida di promuovere e accelerare l'adozione del GNL (Gas Naturale Liquido) nelle operazioni portuali e marittime. L'obiettivo è quello di realizzare una cornice coordinata di studi di fattibilità congiunti che favoriscano scelte illuminate per la promozione degli impieghi ottimali del GNL come combustibile meno inquinante nei porti commerciali della zona di cooperazione. Il partenariato è rappresentativo degli attori chiave pubblici della zona di cooperazione con l'appoggio della ricerca universitaria ed industriale; inoltre il progetto si coordina con tutti gli altri progetti GNL del PO IFM. Gli studi di fattibilità previsti si focalizzano sugli elementi in comune e sulle specificità territoriali. Le azioni di promozione rivolte agli attori chiave si basano su un quadro congiunto di opzioni ottimali.
- Il **progetto GNL FACILE, Interreg Italia Francia Marittimo**, ha come obiettivo generale quello di arrivare ad una progressiva riduzione dell'utilizzo dei combustibili più inquinanti e della dipendenza dal petrolio, che costituisce una delle principali priorità della politica dei trasporti europea e un obiettivo strategico per la competitività e l'efficienza della filiera logistica. I porti rappresentano in questo settore un tassello decisivo dello sviluppo e del radicamento dei combustibili meno inquinanti, segnatamente il GNL, nell'ambito delle Reti Transeuropee di trasporto e come nodi di interscambio della catena di trasporto marittimo-terrestre. GNL FACILE realizzerà 8 azioni pilota nei principali porti commerciali dell'area con stazioni mobili di rifornimento provando l'immediata applicabilità del rifornimento GNL e mostrando agli operatori il funzionamento delle tecnologie e della filiera GNL.

## Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027

- Il progetto TDI RETE-GNL, Interreg Italia Francia Marittimo, si pone l'obiettivo di individuare soluzioni tecnologico-produttive per la distribuzione e il bunkering di GNL nei porti dell'area transfrontaliera basate su standard e procedure operative condivise: il progetto identifica la possibile localizzazione degli impianti e dei depositi della rete di distribuzione primaria, verificandone le potenziali esternalità e la sostenibilità economico-finanziaria.
- Il progetto SIGNAL Interreg Italia Francia Marittimo riguarda la definizione di un sistema integrato di distribuzione del GNL nei territori del programma accomunati da un'inadeguatezza dei porti nella disponibilità di risorse di GNL e di siti di stoccaggio che rendano possibile il rifornimento ai natanti e ai mezzi di trasporto. Obiettivo generale è quello di rispondere a queste mancanze con lo sviluppo di piani e strategie a supporto dell'attuazione della direttiva UE 2012/33 e assistere i territori caratterizzati da reti di metanizzazione limitate o assenti a trasformare l'opportunità offerta dal-GNL in valore aggiunto per ridurre le emissioni inquinanti prodotte dal settore industriale e dei trasporti nell'ambito dei territori interessati dall'intervento.
- da considerare importanti interventi a favore dei trasporti collegati allo sviluppo urbano sostenibile coerente con la low carbon strategy (Asse prioritario 6 del POR FESR Regione Veneto) e progetti coerenti con il piano dei trasporti regionale, piani di mobilità urbani, piano strategico nazionale della portualità e della logistica).

### CAMPO DI INTERVENTO

- 063 - Digitalizzazione dei trasporti: strade
- 069 - Linee ferroviarie ricostruite o migliorare
- 070 - Digitalizzazione dei trasporti: linee ferroviarie
- 076 - Digitalizzazione dei trasporti urbani
- 078 - Trasporto multimodale (TEN-T)
- 079 - Trasporto multimodale (non urbano)
- 080 - Porti marittimi TEN-T
- 084 - Digitalizzazione dei trasporti: altri modi di trasporto

### MACROSTRATEGIE:

- EUSAIR: pillar 2
- EUSALP: AG 4 e AG 5

**OS C3:** valore aggiunto della CTE in tema di **migliorare l'accesso alla rete TEN-T** (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)

Il tema dei sistemi di trasporto sostenibili e delle strozzature nella rete è stato individuato già nella programmazione 2014-2020 come uno degli 11 Obiettivi Tematici per l'utilizzo dei fondi SIE (OT 7). Per l'Italia l'Accordo di partenariato limitava l'applicazione di questo OT alle zone del centro-sud. Per le regioni del centro-nord, quindi, le iniziative di CTE si sono in gran parte concentrate in azioni di carattere immateriale volti alla creazione di attività pilota o creazione di piattaforme per scambio di dati e monitoraggio. In questo modo anche le regioni del centro-nord hanno potuto realizzare progetti coerenti con questo obiettivo di policy, altrimenti precluso.

### CONTRIBUTI PUNTUALI

In concreto, dalla CTE ci si può ragionevolmente attendere:

- Servizi di trasporto pubblico transfrontaliero via terra e via mare;
- Completamento rete ciclovie;
- Mobilità aree montane;

## Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027

- Intermodalità;
- Studi di fattibilità congiunti per la riduzione delle emissioni inquinanti anche in attuazione delle Direttive UE,
- Piani d'azione per la gestione congiunta di servizi di trasporto multimodale tra le isole,
- Piattaforme integrate ICT con strumenti ITS (Intelligent Transport System) per la gestione della logistica e del trasporto multimodale delle merci, indirizzati alla riduzione delle emissioni sonore;
- Sistemi congiunti di rilevazione e di monitoraggio della qualità dell'aria;
- GECT;
- Studi di fattibilità e piani d'azione congiunti per la riduzione delle emissioni inquinanti (CO2 e zolfo), anche in attuazione delle Direttive UE.
- Studi di fattibilità per l'utilizzo di carburanti alternativi e meno inquinanti e per impianti GNL (Gas Naturale Liquefatto) nei porti commerciali.
- Piani d'azione e azioni pilota per la realizzazione di stazioni di stoccaggio e rifornimento GNL nei porti commerciali
- Piani d'azione per la gestione congiunta di servizi di trasporto multimodale tra le isole.

Tra le esperienze più significative si citano:

- il **progetto CROSSMOBY, finanziato dal Programma Italia – Slovenia** affronta la sfida del miglioramento delle capacità in materia di pianificazione della mobilità sostenibile e a fornire collegamenti di trasporto pubblico transfrontalieri basati un forte approccio di cooperazione istituzionale, per conseguire risultati concreti per i cittadini dell'area del Programma, anche in termini di riduzione delle emissioni derivanti dal trasporto. Il principale obiettivo del progetto è la creazione di nuovi servizi di trasporto transfrontalieri (attivato il collegamento ferroviario passeggeri tra Trieste e Lubiana) ed il miglioramento della pianificazione della mobilità attuata all'interno dell'intera area con un nuovo approccio basato sulla già esistente metodologia PUMS applicata ad un numero limitato di progetti pilota;
- il **progetto MOSES, finanziato dal Programma Italia- Croazia**, mira a capitalizzare i risultati del progetto IPA Adriatico - EA SEA-WAY. Il progetto ha la finalità di migliorare l'accessibilità e la mobilità dei passeggeri tra l'area adriatica e il suo hinterland, attraverso lo sviluppo di nuovi servizi di trasporto transfrontalieri, sostenibili e integrati, con lo sviluppo di apposite infrastrutture fisiche; di analizzare nuovi collegamenti intermodali nel bacino adriatico e di individuare una migliore integrazione delle connessioni urbane e regionali tra porti, aeroporti e principali località turistiche e aree urbane
- Il **progetto MOBIMART finanziato dal programma Interreg Italia Francia Marittimo**, realizzato da una partnership di 11 Enti pubblici e finalizzato all'integrazione dei servizi di trasporto attraverso la realizzazione di una piattaforma congiunta per l'interscambio dati e per l'interoperabilità dei servizi ITS di tutte le regioni partecipanti al PC IFM 1014-2020 (orari e corse dei trasporti, informazioni real time sui disservizi e sulle criticità);
- Il **progetto Go Smart Med finanziato dal programma Interreg Italia Francia Marittimo**, raccoglie la sfida comune del progetto Go SMaRT Med sulla crescita sostenibile attraverso la gestione innovativa dei servizi di trasporto marittimo merci per mitigare l'isolamento dei territori insulari. Go SMaRT Med studia una nuova governance strategica per coordinare le connessioni tra i porti Core (Genova, Livorno, Cagliari, Palermo) e i porti Comprehensive (Tolone, Bastia) migliorando la competitività dei territori insulari. Il sistema attuale di offerta di servizi di trasporto marittimo merci, infatti, è scoordinato e favorisce il ricorso ai trasporti terrestri. Obiettivo generale del progetto è contribuire a sviluppare sistemi di trasporto marittimo merci coordinati per migliorare la connessione dei nodi secondari e terziari dell'area di cooperazione alle reti TEN-T. Beneficiari del nuovo sistema sono le compagnie marittime, le aziende che inviano/ricevono merci (clienti del servizio), gli operatori portuali (agenzie marittime, spedizionieri, agenzie di lavoro portuale, trasportatori), i rappresentanti di istituzioni pubbliche/decisori politici.
- Il progetto **INNOTRANS, finanziato dal Programma Interreg Europe**, mapperà la capacità di innovazione dei trasporti regionali e identificherà il vantaggio competitivo delle regioni. Svilupperà linee guida per interventi politici e piani d'azione. Esplorerà inoltre il potenziale di innovazione regionale e formulerà raccomandazioni su come sostenere le regioni deboli. Il progetto contribuirà in definitiva alla costruzione

## Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027

di una cultura regionale di innovazione continua che minimizzi i rischi di innovazione e massimizzi i suoi ritorni.

- Il **progetto ON CLOUD NINE, finanziato dal programma Italia-Albania-Montenegro**, mira a migliorare i trasporti all'interno dell'area del programma, al fine di rendere la vita più facile sia ai cittadini che alle imprese, attraverso nuovi collegamenti aerei diretti tra Italia, Montenegro e Albania.
- Il **progetto THEMIS, finanziato dal programma Interreg Grecia Italia**, prevede l'effettuazione di un'analisi territoriale di marketing, per identificare e quantificare i flussi turistici, individuando un mercato specifico per i potenziali investitori. Saranno individuate nuove rotte marittime per piccole crociere e maxi yacht, in connessione con l'offerta turistica esistente, coinvolgendo in maniera impattante i territori dell'entroterra.
- Il **progetto GEECCTT-Îles, finanziato dal Programma Italia Francia Marittimo**, si pone l'obiettivo di ottimizzare e mettere a valore le relazioni tra le isole dell'area di cooperazione attraverso la creazione di un raggruppamento europeo di cooperazione territoriale (GECT). Tale raggruppamento avrà come missione l'identificazione dei collegamenti inter-insulari che rispondano alle esigenze dei territori della Corsica e della Sardegna - ma anche dell'Elba - storicamente legati e delle modalità di trasporto da rafforzare o da creare nell'area, tenendo conto degli aspetti ambientali;
- Il **progetto OPTITRANS, finanziato da Interreg Europe**. In tutta Europa i trasporti rappresentano circa il 20% di tutte le emissioni di gas serra. Quasi la metà di essi riguarda il trasporto passeggeri. Per ridurre l'impronta di carbonio della mobilità, i trasporti pubblici, in particolare nelle aree rurali e suburbane, devono essere rafforzati e devono essere ridotti i colli di bottiglia nelle reti di trasporto pubblico. Attualmente un numero di nuove tendenze e sviluppi notevoli caratterizzano il trasporto contrassegnato. Per il sistema di trasporto pubblico, ciò crea opportunità uniche per un cambiamento nella scelta del trasporto. Attraverso politiche migliorate, le reti di trasporto pubblico diventano più attrattive, portando a un numero maggiore di passeggeri e quindi a maggiori mezzi finanziari per stabilizzare e / o espandere ulteriormente il trasporto pubblico nelle regioni rurali e periurbane
- Il **progetto ADRIPASS finanziato dal Programma ADRION** che affronta la tematica della mancanza di efficienti collegamenti tra gli scali portuali e le aree interne, principalmente a causa di numerosi «colli di bottiglia» presenti lungo le aree di confine che ostacolano la crescita e lo sviluppo economico del settore dei trasporti nella regione Adriatico-Ionica. L'obiettivo principale del progetto ADRIPASS è quello di migliorare le capacità di pianificazione degli attori del settore dei trasporti e dei decisori politici che affrontano le sfide relative all'accessibilità del trasporto multimodale e all'efficienza della rete nella regione ADRION, per migliorare le capacità di pianificazione del settore dei trasporti sulle sezioni della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) Baltico Adriatico.

### CAMPO DI INTERVENTO

055: TIC: altre tipologie di infrastrutture TIC (compresi risorse/ impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altri dispositivi wireless)

- 063 - Digitalizzazione dei trasporti: strade  
069 - Linee ferroviarie ricostruite o migliorate  
070 - Digitalizzazione dei trasporti: linee ferroviarie  
075 - Infrastrutture ciclistiche  
076 - Digitalizzazione dei trasporti urbani  
078 - Trasporto multimodale (TEN-T)  
079 - Trasporto multimodale (non urbano)  
084 - Digitalizzazione dei trasporti: altri modi di trasporto

### MACROSTRATEGIE:

EUSAIR: pillar 2  
EUSALP: AG 4 e AG 5

### INIZIATIVA WESTMED

1.2. Sicurezza marittima e lotta all'inquinamento marino

## Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027

- 2.2. Sviluppo di cluster marittimi
- 2.4. Consumo e produzione sostenibili

PILASTRI AGENDA BLUAMED (BlueMED SRIA - BLUAMED SRIA: Strategic Research and Innovation Agenda)

### 2. Tecnologia

**OS C4:** valore aggiunto della CTE in tema di **mobilità urbana sostenibile** (promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile)

Il tema dei sistemi di trasporto sostenibili e delle strozzature nella rete è stato individuato già nella programmazione 2014-2020 come uno degli 11 Obiettivi Tematici per l'utilizzo dei fondi SIE (OT 7). Per l'Italia l'Accordo di partenariato limitava l'applicazione di questo OT alle zone del centro-sud. Per le regioni del centro-nord, quindi, le iniziative di CTE si sono in gran parte concentrate in azioni di carattere immateriale volti alla creazione di attività pilota o creazione di piattaforme per scambio di dati e monitoraggio. In questo modo anche le regioni del centro-nord hanno potuto realizzare progetti coerenti con questo obiettivo di policy, altrimenti precluso.

#### CONTRIBUTI PUNTUALI

In concreto, dalla CTE ci si può ragionevolmente attendere:

- collaborazione tra autorità pubbliche e soggetti che si occupano del sistema dei trasporti urbani;
- condivisione delle conoscenze e trasferimento delle buone pratiche tra le autorità locali e regionali per progettare e implementare piani di mobilità e fornire misure sostenibili per ottenere trasporti e mobilità a basse emissioni di carbonio;
- elaborazione di linee guida, analisi di contesto e organizzazione di eventi per favorire la promozione e la diffusione della mobilità elettrica;
- Studi di fattibilità congiunti per la riduzione delle emissioni inquinanti anche in attuazione delle Direttive UE,
- piani d'azione per la gestione congiunta di servizi di trasporto multimodale tra le isole,
- piattaforme integrate ICT con strumenti ITS (Intelligent Transport System) per la gestione della logistica e del trasporto multimodale delle merci, indirizzati alla riduzione delle emissioni sonore;

Tra le esperienze più significative si citano:

- il **progetto EDU.MOB, finanziato dal Programma Italia – Francia ALCOTRA**. L'obiettivo è favorire il cambiamento di comportamenti sulla mobilità di residenti e turisti, sul territorio di confine tra la Liguria e la regione Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il progetto prevede attività di formazione, progettazione di piccole tratte ciclabili, azioni pilota sul territorio e comunicazione
- il **progetto LOW-CARB finanziato dal Programma Central Europe** finalizzato a potenziare la capacità di pianificazione integrata sulla mobilità a bassa emissione di carbonio per le aree funzionali urbane, affrontando temi critici quali il coordinamento integrato, la cooperazione istituzionale e l'attuazione di un piano d'azione. Il progetto prevede in particolare lo sviluppo di strumenti innovativi per valutare l'impatto dei piani di mobilità urbana sostenibile (PUMS) e permettere alle regioni di controllare autonomamente la conformità dei propri PUMS alle linee guida europee (condizionalità abilitanti per nuova programmazione).

#### CAMPO DI INTERVENTO

055: TIC: altre tipologie di infrastrutture TIC (compresi risorse/impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altri dispositivi wireless

063- Digitalizzazione dei trasporti: strade

069 Linee ferroviarie ricostruite o migliorare

075 – infrastrutture ciclistiche

076 - Digitalizzazione dei trasporti urbani

## Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027

084 - Digitalizzazione dei trasporti: altri modi di trasporto

### MACROSTRATEGIE:

EUSAIR: pillar 2

EUSALP: AG 4 e AG 5

### INIZIATIVA WESTMED

- 1.2. Sicurezza marittima e lotta all'inquinamento marino
- 2.2. Sviluppo di cluster marittimi
- 2.4. Consumo e produzione sostenibili

PILASTRI AGENDA BLUAMED (BlueMED SRIA - BLUAMED SRIA: Strategic Research and Innovation Agenda)

### 3. *Tecnologia*

- 3.** Qual è il contributo della cooperazione territoriale nell'ambito dell'Obiettivo di policy e dell'obiettivo specifico considerati, in un'ottica di integrazione con i programmi nazionali e regionali di mainstream? Quali esperienze significative (es. esperienze di integrazione di risultati CTE in programmi di mainstream) possono essere considerate a titolo esemplificativo?

Riguardo il tema del legame tra CTE e mainstream, dobbiamo replicare quanto affermato in precedenza, ovvero che l'analisi è parziale in quanto le regioni del nord non hanno OT7 all'interno dei loro POR FESR in quanto hanno un PIL pro capite superiore al 90% della media europea.

### **Legame tra CTE e mainstream/programmi nazionali /regionali:**

- Piano regionale del trasporto pubblico locale
- Piano regionale per la mobilità elettrica
- Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI)
- Piano regionale infrastrutture di trasporto, mobilità merci e logistica (PRITMML) in connessione al Piano paesaggistico regionale

### **Tematiche prioritarie**

- Sviluppare una rete transeuropea di trasporto sostenibile, resiliente al clima, intelligente, sicura e intermodale in particolare attraverso la multimodalità
- Intermodalità
- Connessione porti/interporti e sistema ferroviario per trasporto merci

### **Tipologie di intervento**

- Strumenti per la gestione congiunta (inclusi studi di fattibilità per sviluppare il mercato dei servizi transfrontalieri di trasporto multimodale e per migliorare il trasporto sostenibile) di servizi di trasporto transfrontalieri anche nell'ottica della continuità territoriale e con la prospettiva della connessione con le reti TEN-T.
- Studi e strategie comuni per la definizione di modelli di riduzione dell'inquinamento acustico nelle aree portuali.
- Investimenti materiali e immateriali (strumenti ITS - Intelligent Transport System) per ridurre e controllare l'inquinamento acustico nei porti commerciali e piattaforme logistiche collegate.
- Sperimentazione di un servizio di bigliettazione integrata transfrontaliera (ferro/gomma/nave).

## Programmazione della politica di coesione 2021 - 2027

5. Eventuali ulteriori osservazioni.	
<ul style="list-style-type: none"><li>- programmazione integrata mainstream e CTE</li><li>- previsione di progetti strategici, i cui elementi (tipologia di azioni, risultati, partenariato etc..) sono individuati con approccio top – down, auspicabilmente già nei programmi di cooperazione, risultano gli strumenti più adeguati per garantire l'efficacia degli interventi dell'OP 3;</li><li>- per rafforzare il legame tra CTE e programmi mainstream, previsione di una premialità per le proposte che prevedano una relazione diretta per le iniziative di progettazione o capitalizzazione di progetti con finanziamento misto.</li><li>- azioni che possono facilitare l'integrazione tra mainstream e CTE, prendendo in considerazione, anche se non esclusivamente, le conclusioni dei Focus territoriali sul mainstreaming, organizzati nel quadro del Piano di Comunicazione del Comitato nazionale italiano del Programma MED</li><li>- evidenze progettuali 2014-2020 in corso che richiederebbero l'intervento del meccanismo per la risoluzione dei problemi transfrontalieri (ECBM)].</li></ul>	