

ALLEGATO_1_aicc.aici.REGISTRO UFFICIALE.U.0018148.II-II-



COMMISSIONE EUROPEA
DIREZIONE GENERALE
POLITICA REGIONALE E URBANA

Il Direttore Generale

ARES (2019) 6444111

Bruxelles, 18. 10. 2019
Regio(2019)

Oggetto: Periodi di programmazione 2014-2020, osservazioni sulla modifica dell'Accordo di Partenariato con l'Italia

Sua Eccellenza,

Confermiamo la ricezione della richiesta di modifica dell'Accordo di Partenariato trasmessa via SFC l'8 agosto 2019. In conformità con l'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, la Commissione ha delle osservazioni da formulare. Chiediamo alle vostre Autorità di prenderle in considerazione, fornire le informazioni addizionali richieste, e rivedere di conseguenza la richiesta di modifica dell'Accordo di Partenariato.

Le osservazioni sono precisate in allegato.

Distinti saluti

Marc Lemaître

for the Director General absent,
Normunds Popens
Deputy Director General

Allegato: Osservazioni sulla modifica dell'Accordo di Partenariato con l'Italia

S.E. l'Ambasciatore Maurizio MASSARI
Ambasciatore straordinario e plenipotenziario
Rappresentante Permanente d'Italia
Rappresentazione Permanente d'Italia – Unione Europea
Rue du Marceau 9
1000 Bruxelles

ALLEGATO

Osservazioni sulla modifica dell'Accordo di Partenariato con l'Italia

Introduzione

Le osservazioni che seguono sono state formulate secondo quanto disposto all'art 16(1) e 16(4) del regolamento (UE) n. 1303/2013 ('regolamento sulle disposizioni comuni') e dei regolamenti specifici dei fondi. Le osservazioni tengono anche conto delle raccomandazioni specifiche per l'Italia del 2019 adottate dal Consiglio il 2 luglio 2019 e delle loro analisi di supporto (SWD(2019) 1011).

Le osservazioni si riferiscono all'Accordo di Partenariato presentato dall'Italia l'8 agosto 2019.

Valutazione degli obiettivi delle politiche dell'Italia

1. Soppressione del vincolo del 10% per gli investimenti stradali nell'OT 7

Le autorità italiane propongono di eliminare la soglia del 10% per gli investimenti nelle infrastrutture stradali nell'ambito dell'OT 7. Questo vincolo era stata concordato con le autorità italiane nell'Accordo di Partenariato, al fine di concentrarsi sulle modalità di trasporto sostenibili (ferrovie e porti) sulle quali l'Italia è in ritardo. L'assenza di un vincolo potrebbe favorire gli investimenti nelle infrastrutture stradali, a discapito di altre modalità di trasporto.

La Commissione non è d'accordo con la proposta ed invita le autorità italiane a stabilire e giustificare una nuova soglia per lo sviluppo di infrastrutture stradali, concentrandosi sulle strade che servono aree interne non raggiungibili con altre modalità di trasporto, in coerenza con il quadro generale di programmazione volto a promuovere trasporti sostenibili, ed a sostenere i settori portuale e ferroviario che sono in ritardo nelle regioni meridionali.

Inoltre, la Commissione intende sottolineare che le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture esistenti non possono essere considerate ammissibili ai sensi della politica di coesione dell'UE.

2. Introduzione della possibilità di sostenere le ferrovie principali anche nell'ambito dei PO regionali (OT 7).

Le autorità italiane propongono di consentire ai PO regionali di sostenere anche interventi strategici di importanza nazionale (in particolare interventi nell'ambito della rete centrale TEN-T) nel caso in cui le risorse del PO nazionale non siano ritenute sufficienti.

L'attuale Accordo di Partenariato prevede una demarcazione tra il PO nazionale "Infrastrutture e reti", dedicato allo sviluppo di ferrovie a lunga percorrenza della rete centrale TEN-T, ed i PO regionali destinati ad interventi principalmente volti a migliorare i collegamenti regionali con la rete TEN-T. Questa delimitazione tiene conto, tra l'altro, dei diversi livelli delle capacità amministrative delle autorità di gestione a livello nazionale e regionale.

La Commissione ritiene che le autorità italiane debbano fornire maggiori chiarimenti sulle specifiche linee ferroviarie interessate dalla loro proposta nell'ambito dei PO regionali. Inoltre, le autorità italiane sono invitate a spiegare come verranno affrontati gli attuali ritardi nell'attuazione degli investimenti ferroviari nell'ambito del programma operativo nazionale, ed in che modo la delimitazione proposta contribuirà ad accelerare gli investimenti nel programma nazionale.

Infine, le autorità italiane sono invitate a spiegare come la mancanza di risorse per gli investimenti nel trasporto ferroviario nell'ambito del PO nazionale, che dovrebbe giustificare questa modifica, possa essere compatibile con la precedente proposta di modifica finalizzata ad eliminare la soglia per gli investimenti nelle infrastrutture stradali, visto che quest'ultima proposta inevitabilmente porterebbe ad una riduzione delle risorse a disposizione per gli investimenti nel trasporto ferroviario.

3. Finanziamento della bonifica dell'amianto negli edifici pubblici (OT 6)

Le autorità italiane propongono di estendere il finanziamento della bonifica dell'amianto agli edifici pubblici. L'accordo di partenariato nelle sue attuali disposizioni prevede una concentrazione di finanziamenti in aree di investimento contaminate, ovvero dove la contaminazione da amianto è particolarmente grave. Lo scopo originale di questa concentrazione di finanziamenti era di permettere lo svolgimento di attività economiche attraverso la rigenerazione e la decontaminazione dei siti dismessi.

La Commissione invita a chiarire meglio il testo della proposta, indicando quanti e quali tipologie di edifici pubblici beneficerebbero del sostegno comunitario e l'eventuale impatto finanziario. Inoltre, l'obiettivo originale di incentivare il riutilizzo dei siti dismessi bonificati per attività economiche dovrebbe essere mantenuto, senza limitazioni, in particolare escludendo la frase "ove possibile".

4. Riutilizzo dei benefici finanziari ricavati dagli interventi sull'efficienza energetica (OT 4)

Le autorità italiane propongono di eliminare del tutto gli obblighi di riutilizzo dei benefici finanziari per coprire i costi di investimento su altri interventi di efficienza energetica. Viene inoltre proposto di attenuare la necessità di dare priorità agli strumenti finanziari quale meccanismo di attuazione.

Su quest'ultimo punto, la Commissione considera che la formulazione attuale dovrebbe essere mantenuta ("prioritariamente" anziché "ove possibile").

Riguardo invece il primo punto, la Commissione considera che il riutilizzo dei ricavi per coprire i costi d'investimento dovrebbe essere mantenuto come principio guida, sebbene non vincolante. Ciò dovrebbe essere conseguito, ad esempio, aggiungendo "ove possibile" al testo originale.

1



Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per le politiche di coesione



Agenzia per la Coesione Territoriale

Informazioni aggiuntive sulla proposta di modifica dell'Accordo di Partenariato con l'Italia

1. Soppressione del vincolo del 10% per gli investimenti stradali nell'OT 7

Il vincolo concordato nell'ambito dell'Accordo di Partenariato è frutto di una analisi del contesto che può essere rivista in base a recenti valutazioni. Pur permanendo la necessità di finanziare infrastrutture portuali e ferroviarie, le stesse analisi della Commissione (Terzo pacchetto mobilità – maggio 2018, Relazione per paese relativa all'Italia – 2019, raccomandazioni del Consiglio – 2019) evidenziano aspetti di carenza della qualità delle infrastrutture italiane, senza escludere quelle stradali, che comportano l'esigenza di investimenti a sostegno della sicurezza e della realizzazione di infrastrutture resilienti al cambiamento climatico. Al contempo, la stessa Relazione per paese relativa all'Italia (2019) evidenzia che l'Italia è sulla buona strada per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei gas serra certificando dunque il percorso fatto dal paese verso la sostenibilità ambientale.

Tenendo conto delle osservazioni dei servizi della Commissione europea, anche a seguito delle interlocuzioni informali intervenute, si propone pertanto, anziché la soppressione del vincolo del 10% per gli investimenti stradali nell'Obiettivo Tematico 7, una nuova soglia per gli investimenti in ambito stradale che si attesti al 27% della quota UE programmata sull'Obiettivo Tematico 7.

La nuova soglia è stata definita con riguardo a valutazioni su una serie di interventi in corso di esecuzione o per i quali è previsto l'affidamento dei lavori nel 2019 senza considerare interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

2. Introduzione della possibilità di sostenere le ferrovie principali anche nell'ambito dei PO Regionali (OT 7)

E' necessario premettere che in Italia l'infrastruttura ferroviaria è principalmente gestita da RFI che attua gli interventi ferroviari in qualità di beneficiario con modalità unitarie indipendentemente dalla fonte finanziaria che incide principalmente per gli adempimenti specifici legati alla rendicontazione e alla informazione. La capacità amministrativa delle Autorità di Gestione quindi non incide significativamente sull'attuazione degli interventi ed è particolarmente concentrata, una volta selezionati gli interventi, sugli aspetti di controllo e rendicontazione.



Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per le politiche di coesione



Agenzia per la Coesione Territoriale

La proposta di diversa delimitazione degli interventi tra PON e POR potrebbe consentire di ampliare la partecipazione del FESR negli investimenti su reti ferroviarie TEN-T (ad esempio sugli itinerari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina) consentendo maggiore flessibilità a vantaggio degli interventi con maggiori capacità di avanzamento.

La proposta di cui al precedente punto 1. circa la revisione della soglia per gli interventi stradali è compatibile con quella di sostenere gli investimenti nelle ferrovie principali anche nell'ambito dei programmi regionali perché – considerando nel loro insieme i programmi che operano nelle regioni meno sviluppate nell'ambito dell'Obiettivo Tematico 7 - entrambe sono volte ad assicurare maggiore flessibilità di utilizzo delle risorse e quindi ad incrementare la partecipazione del FESR in investimenti rilevanti per i territori e con evidenti avanzamenti attuativi.

In tal senso, e anche nell'ottica di rispondere all'osservazione dei servizi della Commissione europea in merito all'accelerazione dell'attuazione degli interventi ferroviari del PON, si intende proporre una nuova modifica che riguarda il risultato atteso relativo al miglioramento dei collegamenti multimodali (risultato atteso 7.3 dell'Accordo di Partenariato). A tal fine, si propone, infatti, di rafforzare, nell'ambito dell'azione 7.3.2, il finanziamento per la realizzazione dei collegamenti multimodali volti a ridurre il peso di colli di bottiglia in rilevanti centri urbani. In tal senso, si intende sostenere anche interventi che non coinvolgono necessariamente come origine o destinazione un aeroporto, oltre che interventi che prevedono il potenziamento di servizi di collegamento che coinvolgono nodi sia "core" sia "non core", ferma restando la limitazione del contributo del PON ai soli interventi ferroviari. In tal modo, si può migliorare la rapidità di intervento nei nodi urbani secondo le finalità indicate sopra e al contempo rendere più dinamica l'attuazione dei programmi e in particolare del PON.

3. Finanziamento della bonifica dell'amianto negli edifici pubblici (OT 6)

La modifica dell'Accordo di Partenariato proposta è in linea con l'approccio iniziale rivolto soprattutto al recupero dei siti inquinati che viene confermato nell'obiettivo originale di incentivarne il riutilizzo per finalità produttive. Ferma restando questa priorità, la modifica intende allargare il raggio di azione anche alla bonifica di amianto negli edifici pubblici inizialmente non contemplata. La presenza di amianto in edifici pubblici, come ad esempio scuole o ospedali è, infatti, un problema ancora diffuso.

La proposta deriva dalla rilevazione nell'attuazione dei programmi di opportunità di intervento per la bonifica dell'amianto in specifici edifici pubblici, sebbene non sia possibile in questa fase una quantificazione del sostegno comunitario che sarebbe interessato.

4. Riutilizzo dei benefici finanziari ricavati dagli interventi sull'efficienza energetica (OT 4)



Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per le politiche di coesione



Agenzia per la Coesione Territoriale

Tenendo conto delle osservazioni dei servizi della Commissione europea, si conferma la formulazione attuale concernente la priorità agli strumenti finanziari quale meccanismo di attuazione (“prioritariamente” anziché “ove possibile”), ricordando altresì che il testo dovrà essere interpretato come indicazione a impiegare prioritariamente, e quindi non esclusivamente, tali strumenti e ferma restando la necessità di analoga interpretazione anche da parte dei servizi di audit della Commissione.

Quanto al recupero dei benefici finanziari, essendo stata chiarita nelle interlocuzioni con i servizi della Commissione europea l'impossibilità di procedere in tal senso, si reitera la richiesta di eliminare del tutto dall'Accordo di Partenariato il relativo punto.

**Proposta di modifica dell'Accordo di Partenariato
(Obiettivo Tematico 7)**

ottobre 2019

Revisione del limite del 10% delle risorse FESR OT7 destinate alla modalità stradale

AdP Par. 1.3 - OT 7 Linee di indirizzo strategico VERSIONE ATTUALE	AdP Par. 1.3 - OT 7 Linee di indirizzo strategico VERSIONE PROPOSTA AD AGOSTO 2019	AdP Par. 1.3 - OT 7 Linee di indirizzo strategico VERSIONE CON NUOVA PROPOSTA OTTOBRE 2019
<p>All'interno di tale quadro strategico, la politica di coesione avrà come destinazione prioritaria delle risorse interventi che insistono sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi. Essi si concentreranno sulle modalità sostenibili, destinando alla modalità stradale non più del 10 per cento delle risorse dell'Obiettivo Tematico 7, e avranno il compito di: completare le opere avviate (in particolare di quelle ferroviarie e portuali); ottimizzare le infrastrutture esistenti; promuovere il più ampio utilizzo delle tecnologie applicate ai trasporti; sostenere la semplificazione procedurale e i processi di gestione multilivello. Ciò con la finalità precipua di migliorare i livelli di servizio reso agli utenti - cittadini ed imprese. In tale contesto i profili di sostenibilità ambientale assumeranno un rilievo orizzontale, che dovranno essere recepiti nel loro significato di opportunità di sviluppo piuttosto che di mero vincolo regolamentare.</p>	<p>All'interno di tale quadro strategico, la politica di coesione avrà come destinazione prioritaria delle risorse interventi che insistono sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi. Essi si concentreranno riguarderanno principalmente sulle modalità sostenibili senza tuttavia escludere la modalità stradale, destinando alla modalità stradale non più del 10 per cento delle risorse dell'Obiettivo Tematico 7, e avranno il compito di: completare le opere avviate (in particolare di quelle ferroviarie e portuali); ottimizzare le infrastrutture esistenti; sostenere azioni di salvaguardia del patrimonio infrastrutturale esistente e promuovere il più ampio utilizzo delle tecnologie applicate ai trasporti; sostenere la semplificazione procedurale e i processi di gestione multilivello. Ciò con la finalità precipua di migliorare i livelli di servizio reso agli utenti - cittadini ed imprese, anche in termini di aumento della sicurezza. In tale contesto i profili di sostenibilità ambientale assumeranno un rilievo orizzontale, che dovranno essere recepiti nel loro significato di opportunità di sviluppo piuttosto che di mero vincolo regolamentare.</p>	<p>All'interno di tale quadro strategico, la politica di coesione avrà come destinazione prioritaria delle risorse interventi che insistono sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi. Essi si concentreranno sulle modalità sostenibili, destinando alla modalità stradale non più del 10-27 per cento delle risorse dell'Obiettivo Tematico 7 e avranno il compito di: completare le opere avviate (in particolare di quelle ferroviarie e portuali); ottimizzare le infrastrutture esistenti; promuovere il più ampio utilizzo delle tecnologie applicate ai trasporti; sostenere la semplificazione procedurale e i processi di gestione multilivello. Ciò con la finalità precipua di migliorare i livelli di servizio reso agli utenti - cittadini ed imprese. In tale contesto i profili di sostenibilità ambientale assumeranno un rilievo orizzontale, che dovranno essere recepiti nel loro significato di opportunità di sviluppo piuttosto che di mero vincolo regolamentare.</p>

(Obiettivo Tematico 7)

Vincolo dell'ammissibilità degli interventi previsti nell'OT7 nel PON e nei POR

AdP Par. 1.3 - OT 7 Linee di indirizzo strategico VERSIONE ATTUALE	AdP Par. 1.3 - OT 7 Linee di indirizzo strategico VERSIONE PROPOSTA AD AGOSTO 2019	AdP Par. 1.3 - OT 7 Linee di indirizzo strategico VERSIONE CON NUOVA PROPOSTA OTTOBRE 2019
<p>Inquadramento e coordinamento degli interventi. [...] Essi saranno attuati alla scala territoriale più opportuna, cogliendo pienamente i benefici del principio di sussidiarietà, ma con un forte presidio centrale necessario per garantire la coerenza complessiva delle azioni rispetto ai risultati attesi. Pertanto, gli interventi - sulla rete e sui nodi di trasporto centrale, quelli sugli archi ferroviari della rete globale di adduzione alla rete centrale e quelli sui collegamenti di "ultimo miglio" di porti ed interporti di livello nazionale - troveranno logica collocazione in un Programma di livello nazionale, così come le aree logistiche integrate di interesse per la rete centrale europea. La rete e i nodi di rango regionale e locale, i collegamenti degli aeroporti e dei sistemi portuali/logistici di livello regionale a tale rete, i trasporti urbani e metropolitani ed il trasporto pubblico locale saranno incardinati in Programmi di livello regionale²⁶⁹. I Programmi Operativi, in particolare per gli interventi sul sistema portuale e logistico e sulle connessioni degli stessi con la rete centrale di trasporto, dovranno indicare la priorità fra gli interventi da finanziare e prevedere idonei meccanismi di coordinamento fra i vari livelli.</p> <p><i>Omissis</i></p>	<p>Inquadramento e coordinamento degli interventi. [...] Essi saranno attuati alla scala territoriale più opportuna, cogliendo pienamente i benefici del principio di sussidiarietà, ma con un forte presidio centrale necessario per garantire la coerenza complessiva delle azioni rispetto ai risultati attesi. Pertanto, gli interventi - sulla rete e sui nodi di trasporto centrale, quelli sugli archi ferroviari della rete globale di adduzione alla rete centrale e quelli sui collegamenti di "ultimo miglio" di porti ed interporti di livello nazionale - troveranno logica collocazione in un Programma di livello nazionale, così come le aree logistiche integrate di interesse per la rete centrale europea e nei POR per la realizzazione di opere strategiche di rilevanza regionale e nazionale che il PON Infrastrutture e Reti non riesce a soddisfare in virtù delle risorse disponibili. La rete e i nodi di rango regionale e locale, i collegamenti degli aeroporti e dei sistemi portuali/logistici di livello regionale a tale rete, i trasporti urbani e metropolitani ed il trasporto pubblico locale saranno incardinati in Programmi di livello regionale²⁶⁹. I Programmi Operativi, in particolare per gli interventi sul sistema portuale e logistico e sulle connessioni degli stessi con la rete centrale di trasporto, dovranno indicare la priorità fra gli interventi da finanziare e prevedere idonei meccanismi di coordinamento fra i vari livelli.</p>	<p>Inquadramento e coordinamento degli interventi. [...] Essi saranno attuati alla scala territoriale più opportuna, cogliendo pienamente i benefici del principio di sussidiarietà, ma con un forte presidio centrale necessario per garantire la coerenza complessiva delle azioni rispetto ai risultati attesi. Pertanto, gli interventi - sulla rete e sui nodi di trasporto centrale, quelli sugli archi ferroviari della rete globale di adduzione alla rete centrale e quelli sui collegamenti di "ultimo miglio" di porti ed interporti di livello nazionale - troveranno logica collocazione in un Programma di livello nazionale, così come le aree logistiche integrate di interesse per la rete centrale europea e nei POR per la realizzazione di opere strategiche di rilevanza regionale e nazionale che il PON Infrastrutture e Reti non riesce a soddisfare in virtù delle risorse disponibili. La rete e i nodi di rango regionale e locale, i collegamenti degli aeroporti e dei sistemi portuali/logistici di livello regionale a tale rete, i trasporti urbani e metropolitani ed il trasporto pubblico locale saranno incardinati prioritariamente in Programmi di livello regionale²⁶⁹. I Programmi Operativi, in particolare per gli interventi sul sistema portuale e logistico e sulle connessioni degli stessi con la rete centrale di trasporto, dovranno indicare la priorità fra gli interventi da finanziare e prevedere idonei meccanismi di coordinamento fra i vari livelli.</p>

<p>AdP Par. 1.3 - OT 7 Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (RA 7.2). VERSIONE ATTUALE</p>	<p>AdP Par. 1.3 - OT 7 Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (RA 7.2). VERSIONE PROPOSTA AD AGOSTO 2019</p>	<p>AdP Par. 1.3 - OT 7 Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (RA 7.2). VERSIONE CON NUOVA PROPOSTA OTTOBRE 2019</p>
<p>Le "aree logistiche integrate" di rilievo per lo sviluppo della rete centrale saranno di competenza del PON, mentre quelle di livello regionale saranno competenza dei POR. I Programmi Operativi conterranno adeguate misure per codificare la governance multilivello, basandosi su un percorso partenariale che coinvolga le Amministrazioni e gli stakeholders/beneficiari interessati nella programmazione ed attuazione degli interventi.</p>	<p><i>NON PRESENTE NESSUNA PROPOSTA</i></p>	<p>Le "aree logistiche integrate" di rilievo per lo sviluppo della rete centrale saranno di competenza prioritaria del PON, mentre quelle di livello regionale saranno competenza prioritaria dei POR. I Programmi Operativi conterranno adeguate misure per codificare la governance multilivello, basandosi su un percorso partenariale che coinvolga le Amministrazioni e gli stakeholders/beneficiari interessati nella programmazione ed attuazione degli interventi.</p>

<p>AdP Par. 1.3 - OT 7 Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali (RA 7.3). VERSIONE ATTUALE</p>	<p>AdP Par. 1.3 - OT 7 Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali (RA 7.3). VERSIONE PROPOSTA AD AGOSTO 2019</p>	<p>AdP Par. 1.3 - OT 7 Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali (RA 7.3). VERSIONE CON NUOVA PROPOSTA OTTOBRE 2019</p>
<p>Gli interventi infrastrutturali di potenziamento dei collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale ("ultimo miglio") e con le principali città dovranno favorire l'unitarietà del sistema trasportistico, in una logica di riduzione delle emissioni e della congestione, privilegiando quindi la modalità ferroviaria, mentre gli interventi sulla modalità stradale saranno ammessi solo laddove siano indispensabili al raggiungimento di chiari obiettivi di miglioramento del trasporto pubblico. In tale contesto, potrà anche essere cofinanziato l'acquisto di nuovo materiale rotabile per i servizi di trasporto pubblico locale di collegamento dei principali nodi urbani con gli aeroporti, nel quadro di un Piano integrato di rafforzamento di tali servizi.</p>	<p>Gli interventi infrastrutturali di potenziamento dei collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale ("ultimo miglio") e con le principali città dovranno favorire l'unitarietà del sistema trasportistico, in una logica di riduzione delle emissioni e della congestione, privilegiando quindi la modalità ferroviaria, mentre gli interventi sulla modalità stradale saranno ammessi solo laddove siano indispensabili al raggiungimento di chiari obiettivi di miglioramento del trasporto pubblico. In tale contesto, potrà anche essere cofinanziato l'acquisto di nuovo materiale rotabile per i servizi di trasporto pubblico locale di collegamento dei principali nodi urbani con gli aeroporti, nel quadro di un Piano integrato di rafforzamento di tali servizi.</p>	<p>Gli interventi infrastrutturali di potenziamento dei collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale ("ultimo miglio") e con le principali città dovranno favorire l'unitarietà del sistema trasportistico, in una logica di riduzione delle emissioni e della congestione, privilegiando quindi la modalità ferroviaria, mentre gli interventi sulla modalità stradale saranno ammessi solo laddove siano indispensabili al raggiungimento di chiari obiettivi di miglioramento del trasporto pubblico. In tale contesto, potrà anche essere cofinanziato l'acquisto di nuovo materiale rotabile per i servizi di trasporto pubblico locale di collegamento dei principali nodi urbani con gli aeroporti, nel quadro di un Piano integrato di rafforzamento di tali servizi.</p>

Modifiche dell'Allegato Risultati attesi e Azioni per l'OT 7

AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.1.1 VERSIONE ATTUALE	AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.1.1 VERSIONE PROPOSTA AD AGOSTO 2019	AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.1.1 VERSIONE CON NUOVA PROPOSTA OTTOBRE 2019
Azione POR POR (limitatamente alla sola quota di completamento degli interventi iniziati nei PO regionali 2007-2013 indicata nei rispettivi Rapporti finali)	Azione POR POR (limitatamente alla sola quota di completamento degli interventi iniziati nei PO regionali 2007-2013 indicata nei rispettivi Rapporti finali)	Azione POR POR (limitatamente alla sola quota di completamento degli interventi iniziati nei PO regionali 2007-2013 indicata nei rispettivi Rapporti finali)

AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.1.2 VERSIONE ATTUALE	AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.1.2 VERSIONE PROPOSTA AD AGOSTO 2019	AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.1.2 VERSIONE CON NUOVA PROPOSTA OTTOBRE 2019
Azione POR POR (limitatamente alla sola quota di completamento degli interventi iniziati nei PO regionali 2007-2013 indicata nei rispettivi Rapporti finali)	Azione POR POR (limitatamente alla sola quota di completamento degli interventi iniziati nei PO regionali 2007-2013 indicata nei rispettivi Rapporti finali)	Azione POR POR (limitatamente alla sola quota di completamento degli interventi iniziati nei PO regionali 2007-2013 indicata nei rispettivi Rapporti finali)

AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.2.1 VERSIONE ATTUALE	AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.2.1 VERSIONE PROPOSTA AD AGOSTO 2019	AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.2.1 VERSIONE CON NUOVA PROPOSTA OTTOBRE 2019
Azione POR POR (limitatamente alla sola quota di completamento degli interventi iniziati nei PO regionali 2007-2013 indicata nei rispettivi Rapporti finali)	<i>NON PRESENTE NESSUNA PROPOSTA</i>	Azione POR POR (limitatamente alla sola quota di completamento degli interventi iniziati nei PO regionali 2007-2013 indicata nei rispettivi Rapporti finali)

AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.2.3 VERSIONE ATTUALE		AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.2.3 VERSIONE PROPOSTA AD AGOSTO 2019	AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.2.3 VERSIONE CON NUOVA PROPOSTA OTTOBRE 2019	
Azione PON PON "Infrastrutture e Reti" (limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale)	Azione POR POR (con esclusione delle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale)	<i>NON PRESENTE NESSUNA PROPOSTA</i>	Azione PON PON "Infrastrutture e Reti" (limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale)	Azione POR POR (con esclusione delle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale)

AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.3.2 VERSIONE ATTUALE			AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.3.2 VERSIONE PROPOSTA AD AGOSTO 2019	AdP Allegato I - OT 7 Azioni 7.3.2 VERSIONE CON NUOVA PROPOSTA OTTOBRE 2019		
7.3.2 Potenziare i collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale ("ultimo miglio") e migliorare i servizi di collegamento	Azione PON PON "Infrastrutture e Reti" (limitatamente ai nodi "core")	Azione POR POR (con esclusione dei collegamenti dei nodi "core")	<i>NON PRESENTE NESSUNA PROPOSTA</i>	7.3.2 Potenziare i collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale ("ultimo miglio") e migliorare i servizi di collegamento	Azione PON PON "Infrastrutture e Reti" (limitatamente ai nodi "core")	Azione POR POR (con esclusione dei collegamenti dei nodi "core")

(C)
(Obiettivo Tematico 6)

Finanziamento degli interventi di bonifica da amianto negli edifici al fine di non limitare il finanziamento ai soli siti inquinati

AdP - Par. 1.3 - OT 6 Linee di indirizzo strategico VERSIONE ATTUALE	AdP - Par. 1.3 - OT 6 Linee di indirizzo strategico VERSIONE PROPOSTA AD AGOSTO 2019	AdP - Par. 1.3 - OT 6 Linee di indirizzo strategico VERSIONE CON NUOVA PROPOSTA OTTOBRE 2019
<p><i>Omissis</i></p> <p>Sempre nel rigoroso rispetto del principio "chi inquina paga" la politica di coesione, laddove risultino garantite ex ante le condizioni di fattibilità tecnica ed economica, può intervenire nelle regioni meno sviluppate anche sul recupero dei siti inquinati di proprietà pubblica o a uso pubblico, al fine di arginare i rischi per la salute e incentivarne il riutilizzo per finalità produttive, favorendo così la crescita occupazionale e riducendo il consumo di suolo. Interventi di bonifica di siti potranno essere realizzati anche nelle altre regioni (in transizione e più sviluppate) a condizione che siano funzionali a progetti di valorizzazione integrata territoriale (aree urbane e aree interne).</p> <p><i>Omissis</i></p>	<p><i>Omissis</i></p> <p>Sempre nel rigoroso rispetto del principio "chi inquina paga" la politica di coesione, laddove risultino garantite ex ante le condizioni di fattibilità tecnica ed economica, può intervenire nelle regioni meno sviluppate anche sul recupero dei siti inquinati di proprietà pubblica o a uso pubblico, al fine di arginare i rischi per la salute e, laddove possibile, incentivarne il riutilizzo per finalità produttive, favorendo così la crescita occupazionale e riducendo il consumo di suolo e sulla bonifica delle strutture/edifici pubblici o ad uso pubblico. Interventi di bonifica di siti e strutture/edifici potranno essere realizzati anche nelle altre regioni (in transizione e più sviluppate) a condizione che siano funzionali a progetti di valorizzazione integrata territoriale (aree urbane e aree interne).</p>	<p><i>Omissis</i></p> <p>Sempre nel rigoroso rispetto del principio "chi inquina paga" la politica di coesione, laddove risultino garantite ex ante le condizioni di fattibilità tecnica ed economica, può intervenire nelle regioni meno sviluppate anche sul recupero dei siti inquinati di proprietà pubblica o a uso pubblico, al fine di arginare i rischi per la salute e incentivarne il riutilizzo per finalità produttive, favorendo così la crescita occupazionale e riducendo il consumo di suolo e sulla bonifica delle strutture/edifici pubblici o ad uso pubblico come scuole o ospedali. Interventi di bonifica di siti e strutture/edifici pubblici o ad uso pubblico come scuole o ospedali potranno essere realizzati anche nelle altre regioni (in transizione e più sviluppate) a condizione che siano funzionali a progetti di valorizzazione integrata territoriale (aree urbane e aree interne).</p>

AdP - Allegato I OT 6 - Azione 6.2.1 VERSIONE ATTUALE		AdP - Allegato I OT 6 - Azione 6.2.1 VERSIONE PROPOSTA AD AGOSTO 2019		AdP - Allegato I OT 6 - Azione 6.2.1 VERSIONE CON NUOVA PROPOSTA OTTOBRE 2019	
RA 6.2 Restituzione all'uso produttivo di aree inquinate	6.2.1 Bonifica di aree inquinate secondo le priorità previste dal Piano regionale di bonifica	RA 6.2 Restituzione all'uso produttivo di aree inquinate e bonifica di strutture/edifici di proprietà pubblica o a uso pubblico	6.2.1 Bonifica di aree inquinate di proprietà pubblica o a uso pubblico secondo le priorità previste dal Piano regionale di bonifica e bonifica di strutture/edifici pubblici o a uso pubblico	RA 6.2 Restituzione all'uso produttivo di aree inquinate e bonifica di strutture/edifici di proprietà pubblica o a uso pubblico	6.2.1 Bonifica di aree inquinate secondo le priorità previste dal Piano regionale di bonifica e bonifica di strutture/edifici pubblici o a uso pubblico

(Obiettivo Tematico 4)

Rimozione della priorità sull'attivazione dei capitali privati e il vincolo di riutilizzo dei benefici finanziari per la copertura di costi di investimento su altri interventi di efficientamento dell'edilizia residenziale pubblica.

AdP Par. 1.3 - OT 4 Linee di indirizzo strategico VERSIONE ATTUALE	AdP Par. 1.3 - OT 4 Linee di indirizzo strategico VERSIONE PROPOSTA AD AGOSTO 2019	AdP Par. 1.3 - OT 4 Linee di indirizzo strategico VERSIONE CON NUOVA PROPOSTA OTTOBRE 2019
<p>La riduzione dei consumi negli edifici e nelle strutture pubbliche o a uso pubblico, anche residenziali, costituisce quindi una priorità di questo Obiettivo Tematico, in coerenza con le previsioni della normativa comunitaria²⁴⁹ e con il rilievo che i consumi di energia primaria assumono nel settore civile (cfr. sezione 1.1). Gli interventi, per massimizzare i benefici in termini di risparmio energetico complessivo sulla base del livello ottimale in funzione dei costi, dovranno dare priorità alle tipologie di edifici a maggiore consumo e con maggiore potenziale di risparmio energetico in rapporto all'investimento necessario, essere fondati sulle risultanze di diagnosi energetiche e caratterizzarsi per il valore esemplare, anche in termini di utilizzo delle tecnologie più innovative. Gli interventi sull'edilizia residenziale pubblica saranno attuati prioritariamente attraverso strumenti finanziari che attivino capitali privati; in caso di intervento pubblico è necessario assicurare che i benefici finanziari dell'intervento (riduzione dei costi della bolletta energetica dei singoli alloggi) siano destinati a copertura dei costi di investimento.</p>	<p>La riduzione dei consumi negli edifici e nelle strutture pubbliche o a uso pubblico, anche residenziali, costituisce quindi una priorità di questo Obiettivo Tematico, in coerenza con le previsioni della normativa comunitaria²⁴⁹ e con il rilievo che i consumi di energia primaria assumono nel settore civile (cfr. sezione 1.1). Gli interventi, per massimizzare i benefici in termini di risparmio energetico complessivo sulla base del livello ottimale in funzione dei costi, dovranno dare priorità alle tipologie di edifici a maggiore consumo e con maggiore potenziale di risparmio energetico in rapporto all'investimento necessario, essere fondati sulle risultanze di diagnosi energetiche e caratterizzarsi per il valore esemplare, anche in termini di utilizzo delle tecnologie più innovative. Gli interventi sull'edilizia residenziale pubblica saranno attuati prioritariamente ove possibile attraverso strumenti finanziari che attivino capitali privati; in caso di intervento pubblico è necessario assicurare che i benefici finanziari dell'intervento (riduzione dei costi della bolletta energetica dei singoli alloggi) siano destinati a copertura dei costi di investimento.</p>	<p>La riduzione dei consumi negli edifici e nelle strutture pubbliche o a uso pubblico, anche residenziali, costituisce quindi una priorità di questo Obiettivo Tematico, in coerenza con le previsioni della normativa comunitaria²⁴⁹ e con il rilievo che i consumi di energia primaria assumono nel settore civile (cfr. sezione 1.1). Gli interventi, per massimizzare i benefici in termini di risparmio energetico complessivo sulla base del livello ottimale in funzione dei costi, dovranno dare priorità alle tipologie di edifici a maggiore consumo e con maggiore potenziale di risparmio energetico in rapporto all'investimento necessario, essere fondati sulle risultanze di diagnosi energetiche e caratterizzarsi per il valore esemplare, anche in termini di utilizzo delle tecnologie più innovative. Gli interventi sull'edilizia residenziale pubblica saranno attuati prioritariamente attraverso strumenti finanziari che attivino capitali privati; in caso di intervento pubblico è necessario assicurare che i benefici finanziari dell'intervento (riduzione dei costi della bolletta energetica dei singoli alloggi) siano destinati a copertura dei costi di investimento.</p>