

Programma operativo FESR 2021-2027: OP3 - un'Europa più connessa

OPPORTUNITÀ PER UNA CRESCITA SOSTENIBILE



POR FESR
2014 2020
Friuli Venezia Giulia



POLITICHE
di COESIONE
2021 - 2027



UNIONE EUROPEA
Fondo europeo di sviluppo regionale



Sessione tematica
22 luglio 2020



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



INDICE



▶ OP3 – un'Europa più connessa

▶ La diagnosi del contesto infrastrutturale regionale

▶ Le lezioni apprese dal presente e dai passati cicli di programmazione

▶ Le indicazioni per la programmazione 2021-

▶ OP3. Le aree di intervento proposte



Un'Europa più connessa

L'OP3 si propone di rafforzare la connettività digitale e il miglioramento delle reti, stabilendo come priorità generali quelle di colmare i ritardi attuativi della spesa dei Fondi strutturali e di investimento europei (fondi SIE), rafforzare le capacità amministrative nelle diverse accezioni (programmatoria, progettuale, attuativa).

Il Regolamento (UE) cod. 2018/0197 - COM(2018) 372

Il regolamento relativo al FESR e al Fondo di coesione riprende gli obiettivi strategici definiti nel regolamento sulle disposizioni comuni (Regolamento (UE) cod. 2018/0196 - COM(2020) 23 final) e li traduce in obiettivi specifici pertinenti per il FESR e il Fondo di coesione, specificando, in particolare che «*Il FESR dovrebbe contribuire alla correzione dei principali squilibri regionali esistenti nell'Unione e ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni e il ritardo delle regioni meno favorite*».



OBIETTIVO DI POLICY OP.3. UN'EUROPA PIÙ CONNESSA

OBIETTIVI SPECIFICI

3.1 Rafforzare la connettività digitale

3.2 Sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile

3.3 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

3.4 Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile



CONDIZIONI ABILITANTI

«Un piano nazionale o regionale per la banda larga» (1)

Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato» (2)



CONCENTRAZIONE TEMATICA FESR

Quella che risulta dalle indicazioni di concentrazione previste per l'OP1 e l'OP2 (>85%) e da quelle previste dall'OP5 (>6%): 9%.

1 La condizione è soddisfatta dal momento che è operativa la Strategia Italiana per la Banda Ultralarga, approvata dal Governo italiano il 13 marzo 2015.

2 La condizione potrebbe essere soddisfatta facendo riferimento alla pluralità di documenti di settore esistenti (Allegato Infrastrutture al DEF, Contratto di programma RFI 2017-2020, Contratto di programma ANAS 2016-2020)

OP3 – Un'Europa più connessa

La diagnosi del contesto infrastrutturale regionale
Le lezioni apprese dal presente e dai passati cicli di programmazione
Le indicazioni per la programmazione 2021 - 2027
OP3: Gli ambiti di intervento proposti



Il tavolo tematico “Un’Europa più connessa” OP3 ha proposto di razionalizzare i finanziamenti pluriennali indirizzandoli a misure volte a promuovere e rafforzare l’innovazione, la digitalizzazione, la trasformazione economica e la formazione professionale, assicurando continuità, efficacia immediata, e favorendo il coordinamento continuo tra nazione e Europa in materia di ricerca scientifica e industriale, *digital-transformation*, strumenti finanziari e impresa. Si riportano, di seguito, per ciascun Obiettivo Specifico, le opzioni e gli aspetti principali oggetto di consultazione.

OS. 3.1 Rafforzare la connettività digitale

- Trattare congiuntamente il tema dell’infrastrutturazione con quello dei servizi da veicolare sulle reti ad alta capacità;
- Riduzione divari digitali nelle zone rurali;
- Incentivare la domanda dei servizi digitali su reti di altissima capacità attraverso i voucher;
- Favorire la diffusione di piattaforme connesse capaci di ridurre l’isolamento delle zone marginali;
- Stimolare la partecipazione civica in rete (*open government*).

- Connessioni finali (ultimo miglio) verso i nodi trasportistici e logistici;
- Sostegno della multimodalità;
- Elettificazione delle ferrovie regionali;
- Completamento delle porzioni meridionali dei corridoi TEN-T;
- Velocizzazione e messa in sicurezza del reticolo ferroviario;
- Concentrazione di pochi e grandi interventi;
- Aumento della resilienza delle infrastrutture di trasporto.

OS. 3.2 Sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile

OS 3.4 Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile

- Coordinamento con i PUMS (Piani Urbani di Mobilità Sostenibile);
- Rafforzamento dei nodi di interscambio (parcheggi scambiatori);
- Sostegno a forme meno invasive di mobilità urbana;
- Impulso a forme a «zero emissione» e attrezzaggio delle aree di sosta;
- Sviluppo di piattaforme di mobilità *on demand*.

- Migliore accessibilità ai centri urbani attraverso piattaforme che aumentano la sostenibilità degli spostamenti (velostazioni, mobilità condivisa, punti di ricarica elettrica);
- Diffusione di *Intelligent Transport Systems* (ITS).

OS 3.3. 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

OP3 – Un’Europa più connessa

La diagnosi del contesto infrastrutturale regionale
Le lezioni apprese dal presente e dai passati cicli di programmazione
Le indicazioni per la programmazione 2021 - 2027
OP3: Gli ambiti di intervento proposti



Il divario infrastrutturale è uno dei principali freni allo sviluppo e alla crescita economica di un territorio. L'incremento della domanda di dati e servizi impone reti fisiche e tecnologiche sempre più affidabili e con elevate capacità. Il contesto regionale presenta livelli variegati.



Banda larga ed ultralarga

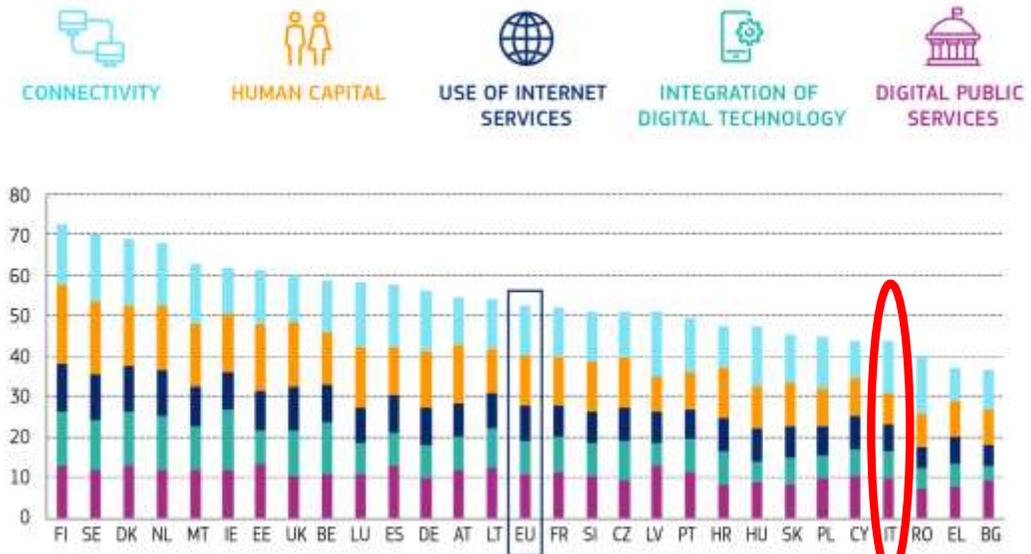
L'Italia è al di sotto della media europea per quel che riguarda l'indice che misura il livello digitale dell'economia e della società (DESI 2020). Pesa su questo posizionamento in misura rilevante il ritardo descritto dall'indicatore "capitale umano" mentre, dal punto di vista della "Connettività", l'Italia ottiene il punteggio di 50,0 (vicino al dato europeo del 50,1).

La copertura delle reti NGA ha raggiunto l'89% superando la media UE pari all'86% mentre, per quanto riguarda la banda ultra-larga VHCN (Very High Capacity Network > 100 Mbps), l'Italia resta ancora troppo indietro (con solo il 30%) rispetto alla media UE (del 44%), in attesa del completamento degli interventi, ancora in corso di svolgimento in attuazione della Strategia Italiana per la Banda Ultralarga.

In Friuli Venezia Giulia, se si esclude la provincia di Trieste (69%), in tutte le altre province nel 2019 la copertura delle unità immobiliari in FTTH/VHCN era sensibilmente inferiore alla media nazionale del 30% (Gorizia 13%, Udine 12% e Pordenone 9%).

Va tuttavia evidenziato che proprio in Friuli Venezia Giulia si è assistito ad un ottimo avvio del Piano Nazionale per le aree bianche che, ad oggi, ha aperto i cantieri in 109 comuni e in 42 di questi i lavori sono conclusi.

È stata inoltre data la precedenza alle aree montane, tradizionalmente più fragili e soggette a digital divide infrastrutturale.



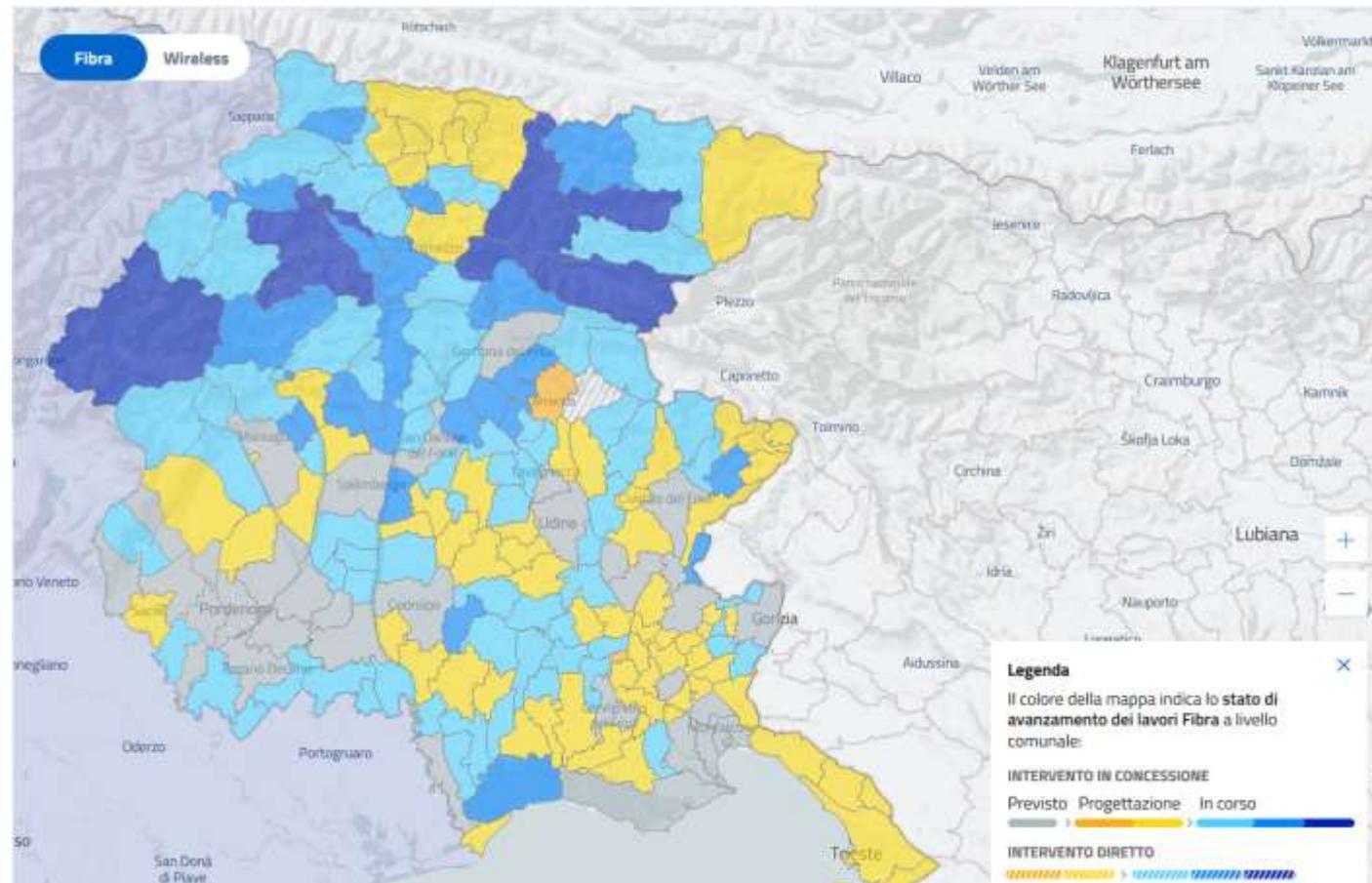
OP3 – Un'Europa più connessa

La diagnosi del contesto infrastrutturale regionale

Le lezioni apprese dal presente e dai passati cicli di programmazione

Le indicazioni per la programmazione 2021 - 2027

OP3: Gli ambiti di intervento proposti



<https://bandaultralarga.italia.it>

OP3 – Un'Europa più connessa

La diagnosi del contesto infrastrutturale regionale

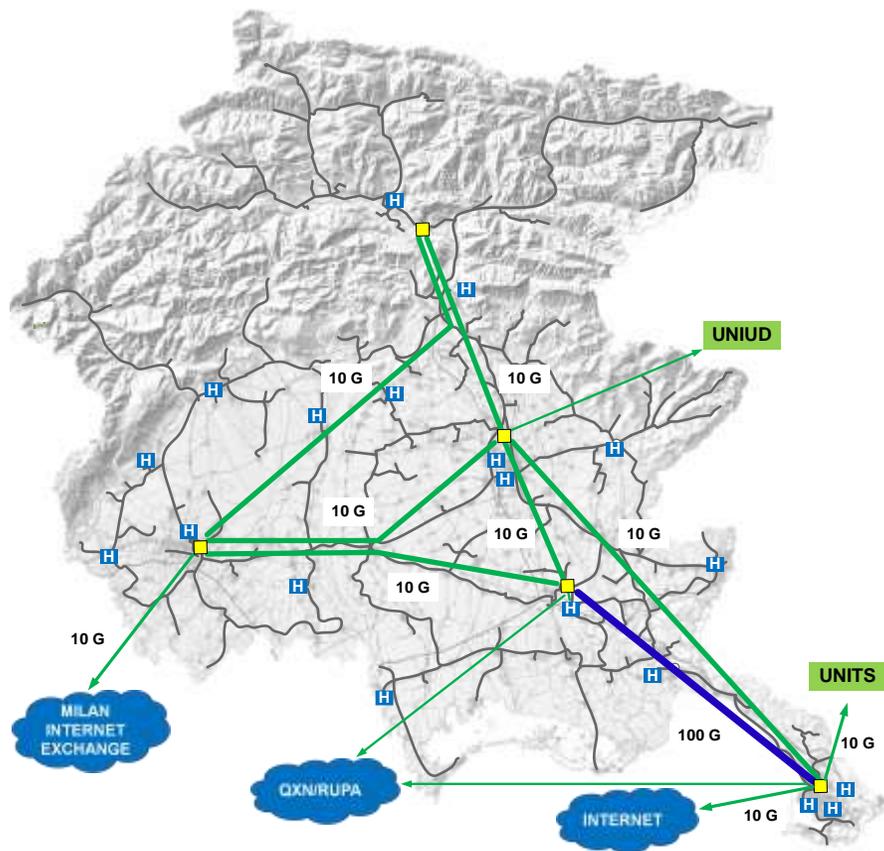
Le lezioni apprese dal presente e dai passati cicli di programmazione

Le indicazioni per la programmazione 2021 - 2027

OP3: Gli ambiti di intervento proposti



Il progetto ERMES



Con il progetto ERMES è stata realizzata la Rete Pubblica Regionale che oggi conta:

- 1.679 km di infrastrutture di dorsale;
- 700 km di rete di accesso nei Consorzi e Distretti industriali;
- 180 km di reti metropolitane nei quattro capoluoghi di provincia;
- 220 PoP;
- Backbone 10/100 G;
- più di 1200 Sedi PA collegate (*tutti i comuni, tutti gli ospedali, oltre 300 edifici scolastici*);
- 650 Hot Spot FVGWiFi.

Due finalità:

1. Realizzare un'infrastruttura di rete in fibra ottica, capillare e diffusa sul territorio regionale, sulla quale far migrare la Rete Pubblica per soddisfare le crescenti necessità di efficacia, efficienza, economicità e competitività dei servizi della Pubblica Amministrazione e della Sanità, in linea con gli obiettivi dell'Agenda Digitale Europea per il 2020.
2. Utilizzare parte della rete regionale per correggere il fallimento del mercato infrastrutturale (causa del digital divide) e per realizzare gli obiettivi di sviluppo economico, di coesione sociale e territoriale a favore di cittadini e imprese, attraverso la cessione in uso agli operatori delle TLC delle fibre ottiche eccedenti le necessità della Rete Pubblica Regionale.

La diagnosi del contesto infrastrutturale regionale

Le lezioni apprese dal presente e dai passati cicli di programmazione
Le indicazioni per la programmazione 2021 - 2027
OP3: Gli ambiti di intervento proposti



Imprese e cittadini

Sviluppo di una rete di accesso capace di erogare un connettività in banda ultra larga (NGA >30 Mbps) e ove possibile (NGA-VHCN >100Mbps).

Offerta Ermes Operatori:

- 6 avvisi per le tratte di dorsale;
- 4 avvisi per le aree industriali della regione.

Strategia Nazionale per la Banda Ultra Larga:

- Piano aree bianche (rete Infratel / Open Fiber) nelle aree a fallimento di mercato – chiusura prevista entro il 2023 – su rete di dorsale pubblica regionale (101 MLN di €);
- misure di stimolo alla domanda (voucher) per famiglie e imprese (8,8 MLN di €);
- piano aree grigie per le aree ad elevata densità d'impresa e per le poche zone industriali oggi scoperte.



Sanità, Scuole e PA digitale

Potenziamento dell'infrastruttura pubblica a servizio di:

- Sanità (duplicazione del nodo di Amaro, realizzazione delle doppie vie per gli ospedali, collegamento in fibra dei presidi sanitari sul territorio);
- scuole (collegamento a 1 Gbps e BMG di 100 Mbps per tutti gli istituti scolastici di primo e secondo grado della regione a valere sul Piano scuole approvato dal CoBUL, oltre al collegamento di tutte le scuole di ogni ordine e grado nelle aree bianche e nei 50 comuni in cui sono necessari investimenti infrastrutturali);
- enti locali e PA digitale, al fine di consentire un'efficace e coordinata erogazione dei servizi e favorire una partecipazione attiva in chiave smart city / smart village da parte di tutti i cittadini.

OP3 – Un'Europa più connessa

La diagnosi del contesto infrastrutturale regionale

Le lezioni apprese dal presente e dai passati cicli di programmazione

Le indicazioni per la programmazione 2021 - 2027

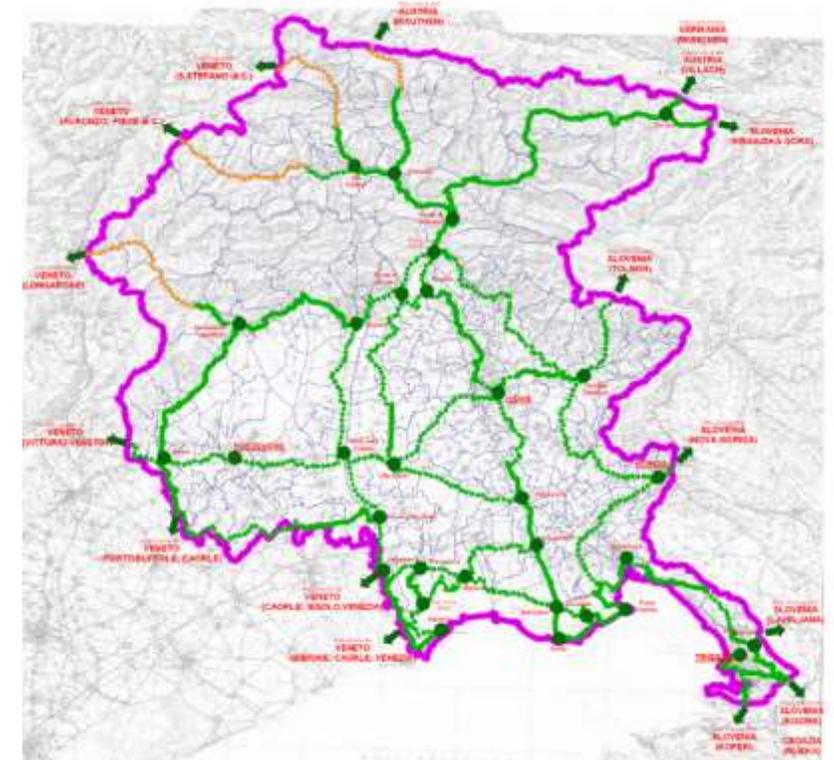
OP3: Gli ambiti di intervento proposti



Infrastrutture ciclistiche

Nel settore delle **infrastrutture ciclistiche** il Friuli Venezia Giulia ha in corso la realizzazione della Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (RECIR), che è costituita da 10 itinerari ciclabili di lunga percorrenza (ciclovie) che collegano i centri di maggior interesse turistico, storico, artistico-culturale e naturalistico tra loro e con le reti ciclabili previste dalle Regioni confinanti.

- Lunghezza complessiva della RECIR: 1.300 km
- Lunghezza della RECIR percorribile: 772 km dei quali
 - 327 km su sede protetta ;
 - 445 km su sede viaria promiscua ciclo-veicolare (in generale a basso traffico). Su questa parte della RECIR è necessario aumentare il livello di sicurezza/comfort dei ciclisti transitanti, a tal fine sono in corso numerose progettazioni.
- Grazie ai programmi Interreg due Ciclovie della RECIR fanno parte di importanti Ciclovie Transfrontaliere e Transnazionali:
 - **FVG 1: Ciclovie Alpe Adria Radweg** (Interreg ITA-AUS 2007-2013). Percorso Salisburgo-Villaco-Udine-Grado.
La Ciclovie Alpe Adria Radweg rappresenta la porta di accesso al mare Adriatico del cicloturismo Centroeuropeo (74.000 passaggi nel 2019).
 - **FVG 2:**
 - Ciclovie AdriaBike** (Interreg ITA-SLO 2007-2013). Percorso Kranjska Gora - Nova Gorica - Koper/Capodistria- - Trieste - Venezia – Ravenna.
 - Ciclovie Mediterranean Route EV 8** (Interreg Med 2014-2020). Percorso lungo la costa settentrionale del Mediterraneo (Cadice-Trieste-Atene/Cipro).
- La ciclovie FVG 2 fa anche parte della **Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche** (SNCT), cofinanziato dallo Stato italiano.



OP3 – Un'Europa più connessa

La diagnosi del contesto infrastrutturale regionale

Le lezioni apprese dal presente e dai passati cicli di programmazione

Le indicazioni per la programmazione 2021 - 2027

OP3: Gli ambiti di intervento proposti



Mobilità ciclistica

Nel settore della **Mobilità ciclistica**, con la **Legge regionale n. 8/2018 (Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa)** il Friuli Venezia Giulia ha avviato un insieme di attività finalizzate anche allo **sviluppo della mobilità ciclistica urbana e periurbana** al fine di favorire gli **spostamenti in bicicletta “casa-scuola-lavoro-punti di attrazione”** anche in funzione dell’utilizzo della bicicletta come valida alternativa all’uso del mezzo motorizzato privato.



Pianificazione

- Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI) (in corso)
- Piani della mobilità ciclistica comunale e intercomunale (Biciplan):
 - Linee guida per la predisposizione dei Biciplan (2019).
 - Finanziamento Biciplan (Regolamento 2019).



Sistema delle reti ciclabili tra loro coordinate

- Rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR).
- Reti ciclabili comunali e intercomunali (RECIC).

OP3 – Un’Europa più connessa

La diagnosi del contesto infrastrutturale regionale

Le lezioni apprese dal presente e dai passati cicli di programmazione

Le indicazioni per la programmazione 2021 - 2027

OP3: Gli ambiti di intervento proposti



Dotazioni trasportistiche

In tema di dotazioni trasportistiche a favore della smart mobility/mobilità lenta, sono state avviate dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia una serie di Azioni sul sistema del trasporto pubblico locale, anche nell'ambito del nuovo affidamento dei servizi di TPL.

- **Tutti i 12 nuovi elettrotreni modulari** acquistati dalla Regione e oggi in servizio sulla rete ferroviaria regionale sono dotati di **37 posti bici** che consentono ai passeggeri di viaggiare con bici al seguito. Il programma si amplierà ulteriormente con il nuovo contratto per la gestione dei servizi ferroviari regionali in via di definizione. Sono inoltre attivi servizi sperimentali che consentono di trasportare fino a 100 bici al seguito su ogni treno, con vagoni appositamente attrezzati.
- Il nuovo affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su bacino unico regionale prevede un significativo investimento da parte del gestore per dotare gli **autobus di portabici applicati sul mezzo o carrelli portabici, ciclostazioni e sistemi di bike sharing**.
- Grazie ad una convenzione con Rete Ferroviaria Italiana sono in corso di allestimento con canaline portabici in **9 stazioni ferroviarie** che si aggiungono alle 4 già esistenti e che consentiranno di migliorare l'accessibilità alle Stazioni per i viaggiatori con bici al seguito.
- Gli interventi di realizzazione o completamento dei **28 centri di interscambio modale** regionale (CIMR), strutture previste dalla pianificazione regionale di settore, prevedono la dotazione di percorsi dedicati e di accessibilità ai viaggiatori con bici al seguito e l'installazione di strutture per il bike sharing.
- E' programmata l'attuazione di servizi di trasporto pubblico locale flessibile, in forma sperimentale e strutturale, che potranno essere sviluppati anche da mezzi con alimentazione a zero emissioni.



€ 683.000 di investimenti per il sistema bus/bici per la realizzazione/acquisto, tra l'altro di:

25 ciclostazioni;

41 bus allestiti con portabici/carrelli.

OP3 – Un'Europa più connessa

La diagnosi del contesto infrastrutturale regionale

Le lezioni apprese dal presente e dai passati cicli di programmazione

Le indicazioni per la programmazione 2021 - 2027

OP3: Gli ambiti di intervento proposti



Indipendentemente dalle scelte che saranno adottate, è necessario costruire un quadro di programmazione che garantisca il non ripetersi degli errori fatti nel presente e nei passati cicli di programmazione. Nello specifico:

Troppo spesso, gli interventi di connessione fisica e digitale non hanno incontrato l'integrazione con ulteriori misure a sostegno (imprese, cittadini, domanda di servizi).

1

2

Le regole di rendicontazione europee suggeriscono di promuovere infrastrutture leggere che presentino anche il vantaggio della facile cantierabilità e non presentino il rischio di disimpegno dei fondi.

3

Quando si tratta di infrastrutture di connettività finanziate dal FESR, il dispiegarsi dei loro potenziali di sviluppo è fortemente condizionato dall'appropriatezza dei tempi di attuazione e dalla coerenza complessiva con gli altri interventi regionali finanziati con altre risorse.

OP3 – Un'Europa più connessa

La diagnosi del contesto infrastrutturale regionale

Le lezioni apprese dal presente e dai passati cicli di programmazione

Le indicazioni per la programmazione 2021 - 2027

OP3: Gli ambiti di intervento proposti



Dall'attività di ricognizione interna svolta dalla Regione Friuli Venezia Giulia, il *focus* sul tema Connettività è rivolto su:

REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE IN GRADO DI VALORIZZARE GLI ASSET TERRITORIALI ESISTENTI

Si tratta per lo più di interventi limitati di recupero di infrastrutture esistenti, o volti ad aumentarne il grado di funzionalità, con impatti rilevanti in termini di qualità del servizio reso. Grazie all'intervento, cresce la capacità dei diversi territori di dare vita a processi di sviluppo locale basati sulla messa a valore delle risorse locali (ciclovie regionali, edifici simbolo dell'iconografia locale, punti di snodo della mobilità locale, ecc.). Tali interventi insistono su tre ambiti:

Creazione di aree infrastrutturate per l'attrazione degli investimenti

La valorizzazione del sistema portuale e retroportuale e della zona franca divengono elementi prioritari per l'infrastrutturazione digitale ed amministrativa di aree di territorio vocate alla produzione dell'agroindustria, del manifatturiero, delle filiere tipiche dell'economia regionale. Infrastrutturare un'area ZLS (Zona Logistica Semplificata), per esempio, con i vantaggi assicurati alle imprese in termini di credito di imposta e di risparmio dei costi burocratici, diviene strategico per l'attrazione degli investimenti, per politiche fiscali vantaggiose per il sistema delle imprese, per la valorizzazione dei punti di forza del territorio.

Sviluppo di iniziative di smart mobility

La svolta elettrica del TPL, la multimodalità del trasporto di mezzi e persone, l'attenzione al ciclabile ed alla nuova logistica consentono la revisione significativa del modello di offerta anche con interventi infrastrutturali non rilevanti. La riabilitazione di vecchie infrastrutture per rispondere a nuove finalità (turismo lento, logistica di prossimità, ecc.) consentono la massimizzazione degli investimenti effettuati.



La capacità digitale della rete pubblica

Potenziare l'offerta dei servizi pubblici in chiave digitale abilita una maggiore accessibilità e fruizione, determina un riequilibrio e una migliore connessione tra le aree montane e il contesto urbano di riferimento e consente la riduzione dei tempi e dei costi della burocrazia. Scuola, sanità e servizi al cittadino ricevono inoltre, grazie all'interoperabilità dei dati, alla loro sicurezza e alla capacità di gestire grandi volumi, un impulso significativo verso livelli di efficacia in linea con una società 4.0.

OP3 – Un'Europa più connessa

La diagnosi del contesto infrastrutturale regionale

Le lezioni apprese dal presente e dai passati cicli di programmazione

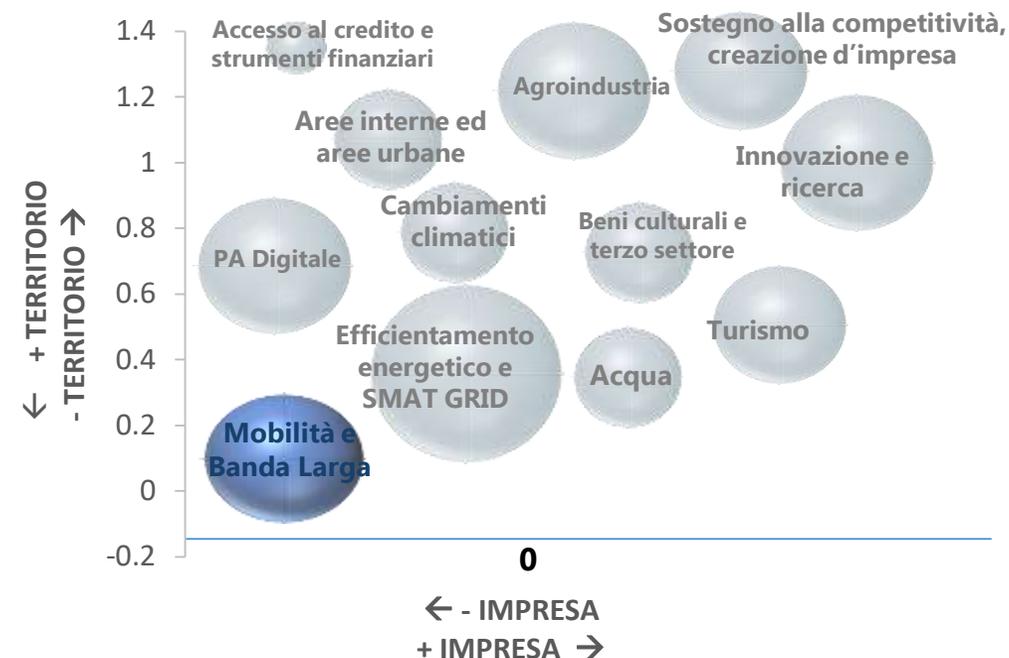
Le indicazioni per la programmazione 2021 - 2027

OP3: Gli ambiti di intervento proposti



MOBILITA' E BANDA LARGA

Il perimetro delle azioni strategiche proposte interessa non solo il rafforzamento della connettività regionale attraverso, ad esempio, la presenza, l'estensione, e il miglioramento delle reti di telecomunicazione in linea con il trend tecnologico in essere, ma anche lo sviluppo della mobilità locale e urbana attraverso soluzioni smart, multimodali e sostenibili.



OP3 – Un'Europa più connessa

La diagnosi del contesto infrastrutturale regionale
Le lezioni apprese dal presente e dai passati cicli di programmazione
Le indicazioni per la programmazione 2021 - 2027

OP3: Gli ambiti di intervento proposti

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

OPPORTUNITÀ PER UNA CRESCITA SOSTENIBILE



POR FESR
2014 2020
Friuli Venezia Giulia



POLITICHE
di **COESIONE**
2021 - 2027



UNIONE EUROPEA
Fondo europeo di sviluppo regionale



Servizio gestione fondi comunitari



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

