

SOMMARIO

QUADRO NORMATIVO: LA POLITICA DEI TRASPORTI A LIVELLO EUROPEO	2
INFRASTRUTTURE.....	4
PIANIFICAZIONE.....	9
INNOVAZIONE E MOBILITA'	11
POLITICA DI COESIONE: COME CAMBIANO LE POLITICHE PER LO SVILUPPO REGIONALE.....	12

QUADRO NORMATIVO: La politica dei trasporti a livello europeo

Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti: per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile

I trasporti sono fondamentali per la nostra economia e società. Permettono alle persone di essere libere di viaggiare e favoriscono il movimento delle merci in tutto il continente, oltre a creare crescita ed occupazione. Allo stesso tempo, considerati i crescenti vincoli ambientali e la limitazione delle risorse, devono essere sostenibili.

Il Libro bianco «**Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile**», [COM\(2011\) 144 def.](#) del 28 marzo 2011 stabilisce 40 punti specifici per l'azione ed elenca 131 iniziative concrete, per il prossimo decennio, per costruire un sistema di trasporti competitivo che eliminerà le principali strozzature e sposterà le persone e le merci in maniera efficiente e sicura in tutta l'Unione europea (UE). Le proposte dovrebbero ridurre la dipendenza dell'UE dalle importazioni di petrolio, **conseguire una logistica urbana sostanzialmente a zero emissioni nei principali centri entro il 2030 e ridurre le emissioni di CO₂ dei trasporti del 60 % entro il 2050**. Il Libro bianco definisce l'agenda delle politiche per i trasporti per la decade successiva alla sua pubblicazione.

La tabella di marcia individua i seguenti obiettivi per orientare l'azione politica:

- **ridurre l'uso delle autovetture a benzina e diesel nelle città della metà entro il 2030, eliminandole completamente entro il 2050, e raggiungere l'obiettivo di una logistica urbana a zero emissioni entro il 2030;**
- aumentare l'uso di combustibili sostenibili a basse emissioni nel [trasporto aereo](#) del 40 % entro il 2050;
- ridurre le emissioni di CO₂ dai carburanti delle [navi](#) del 40 % entro il 2050;
- trasferire il 30 % del trasporto di merci su strada sulle percorrenze superiori a 300 km verso la ferrovia e le vie navigabili entro il 2030, e oltre il 50 % entro il 2050;
- triplicare la rete ferroviaria ad alta velocità esistente entro il 2030. Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia;
- istituire una «rete essenziale» [TEN-T](#) multimodale pienamente operativa in tutta l'UE entro il 2030;

- collegare i principali aeroporti alla rete ferroviaria e garantire che i principali porti marittimi siano collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e alle vie navigabili interne entro il 2050;
- introdurre sistemi per la gestione del traffico delle varie modalità di trasporto, come la [ferrovia](#) e le [strade](#);
- **sviluppare un sistema di [pagamento](#) e [gestione delle informazioni sui trasporti multimodali](#) entro il 2020;**
- dimezzare il numero delle vittime del trasporto su strada entro il 2020 e avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime»;
- applicare pienamente i principi «chi utilizza paga» (ossia chi usa le infrastrutture paga di conseguenza) e «chi inquina paga» (ovvero chi inquina paga di conseguenza).

Questa strategia globale per i trasporti cerca di creare un sistema competitivo che aumenterà la mobilità, eliminerà le principali barriere nei settori chiave e alimenterà la crescita e l'occupazione fino al 2050. È completata da iniziative quali:

- il programma [Orizzonte 2020](#), con il suo sostegno alla ricerca e all'innovazione nel campo di trasporti intelligenti, verdi e integrati;
- il [meccanismo per collegare l'Europa](#), che fornisce i finanziamenti a dieci progetti di infrastrutture per il trasporto transnazionale;
- la [tabella di marcia verso un'economia a basse emissioni](#) entro il 2020, in cui i trasporti sono un settore chiave per il raggiungimento dell'obiettivo;
- varie [misure per l'efficienza energetica](#) per ridurre l'uso di energia primaria in Europa del 20 % entro il 2020.

Il Report commissionato dalla Commissione Europea intitolato [Transport in the European Union – Current Trends and Issues](#) (in inglese) dell'aprile 2018 propone un'overview delle sfide e delle potenzialità insite nel settore dei trasporti, esaminando singolarmente tutti gli stati membri.

Inoltre, la Comunicazione [EUROPE ON THE MOVE – Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean](#) COM(2018) 293 final (in inglese) delinea le priorità per la legislatura e gli investimenti europei.

A seguito del Patto di Amsterdam, è stato istituito il [Patto dei Sindaci](#) che riunisce migliaia di governi locali impegnati, su base volontaria, a implementare gli obiettivi comunitari su clima ed energia.

Nell'ambito della mobilità urbana e dell'Urban Agenda, l'[Action Plan in Brief](#), della Partnership Mobilità, enfatizza l'integrazione e sostenibilità dello sviluppo urbano, la mobilità innovativa, e il design 'people-oriented' delle città. L'obiettivo del partenariato per la mobilità urbana è **"una mobilità urbana sostenibile ed efficiente. L'attenzione sarà incentrata su: trasporti pubblici, mobilità morbida (a piedi, in bicicletta, spazio pubblico) e accessibilità (per disabili, anziani, bambini piccoli, ecc.) e un trasporto efficiente con una buona connettività interna (locale) ed esterna (regionale)"**. Le Azioni individuate sono:

1. Rafforzare la cooperazione e la governance multilivello
2. Rafforzare l'adozione di una pianificazione sostenibile della mobilità urbana (vedi SUMP)
3. Valutare le migliori prassi per l'accesso ai trasporti pubblici
4. Scalabilità di autobus puliti innovativi
5. Sviluppo di linee guida sulle infrastrutture per la mobilità attiva, sostenute da finanziamenti pertinenti
6. Promuovere le modalità di trasporto attivo e sostenibile
7. Ridurre la diversità dei regolamenti di accesso ai veicoli urbani (UVAR)
8. Esplorazione della distribuzione di nuovi servizi di mobilità
9. Istituire un quadro europeo per promuovere l'innovazione della mobilità urbana

INFRASTRUTTURE

- **Gestione aree di parcheggio tramite gli ITS (intelligent transportation system)**

Su lunghe distanze il [Regolamento delegato \(UE\) 885/2013](#), che integra la [Direttiva 2010/40/UE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio sui sistemi di trasporto intelligenti, stabilisce le specifiche necessarie a garantire la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità della predisposizione e dell'utilizzo operativo dei servizi di informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali.

Con la direttiva del 2010 si predispongono gli ITS (sistemi di trasporto intelligente) i quali integrano le telecomunicazioni, l'elettronica e le tecnologie dell'informazione con

l'ingegneria dei trasporti al fine di pianificare, progettare, rendere operativi, sottoporre a manutenzione e gestire i sistemi di trasporto.

La necessità di predisporre delle soluzioni innovative, per quanto riguarda la mobilità, deriva dalla crescita di trasporto stradale nell'Unione, associato alla crescita dell'economia europea e delle esigenze di mobilità dei cittadini. Ciò costituisce la causa principale dell'incremento della congestione dell'infrastruttura stradale e del crescente consumo energetico, nonché una fonte di problemi ambientali e sociali.

L'utilizzo della tecnologia e dell'informazione, per quanto riguarda il settore del trasporto stradale, è auspicabile in vista di un miglioramento delle prestazioni ambientali, dell'efficienza (compresa l'efficienza energetica), della sicurezza del trasporto stradale, della sicurezza pubblica e della mobilità dei passeggeri e delle merci. Tutto ciò assicura il funzionamento del mercato interno accrescendo anche i livelli di competitività e di occupazione.

Il regolamento del 2013, integrando la direttiva del 2010, sottolinea l'importanza prioritaria per quanto riguarda le aree di parcheggio per i mezzi pesanti e i veicoli commerciali. Il testo, infatti, punta all'ottimizzazione delle aree di sosta attraverso l'utilizzo dei sistemi di informazione previsti nella direttiva del 2010. Questo al fine di semplificare la sosta per i conducenti e per le società di trasporto. Per tale motivo gli Stati membri indicano le zone in cui le condizioni di traffico e di sicurezza possono accogliere queste aree di parcheggio sicure. Oltre queste indicazioni va fatto riferimento anche alle informazioni riguardanti le aree e la relativa ubicazione, agevolando autotrasportatori e compagnie di trasporto nella pianificazione e nella gestione della sosta. Evitando intralcio al traffico con un notevole guadagno in termini d'ambiente e gestione della viabilità.

- **Appalti**

La Direttiva [2009/33/CE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, stabilisce che le amministrazioni aggiudicatrici e le altre parti prendano in considerazione l'energia e l'impatto ambientale dei veicoli stradali al momento dell'acquisto.

Il tema del “**green procurement**”, ovvero degli appalti pubblici con ottica sostenibile, è trattato anche nella [Comunicazione COM\(2008\) 400 final – Appalti pubblici per un ambiente migliore](#). Nella Comunicazione [COM\(2017\) 572 final – Appalti pubblici efficaci in Europa e per l'Europa](#) viene delineata l'importanza strategica degli appalti

per enti pubblici, imprese e cittadini. La nuova generazione di direttive sugli appalti pubblici [vedi [2014/23/UE](#), [2014/24/UE](#) e [2014/25/UE](#)] semplificano le procedure di appalto e migliorano l'accesso delle piccole e medie imprese alle gare. Inoltre, a seguito del Patto di Amsterdam, sono stati istituiti partenariati (vedi Urban Agenda) per approcciare le sfide urbane, fra cui la mobilità, in modo sostenibile e integrato. Questi obiettivi possono essere raggiunti tramite appalti e gare pubbliche innovativi, verdi e responsabili: a tutti i livelli di governance, le autorità devono adottare un approccio strategico proattivo tramite partenariati pubblico-privati, realizzando così il potenziale trasformativo economico e sociale degli appalti. Le cinque priorità designate dalla Comunicazione sono:

1. Garantire una più ampia diffusione degli appalti pubblici strategici
2. Professionalizzare gli acquirenti pubblici
3. Migliorare l'accesso ai mercati degli appalti
4. Aumentare la trasparenza, l'integrità e la qualità dei dati
5. Promuovere la trasformazione digitale degli appalti
6. Cooperare negli appalti

Nell'ambito del green procurement, esistono specifici criteri (non vincolanti) per l'assegnazione degli appalti relativi al [trasporto su strada](#) e alla [progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture stradali](#).

- **Sistema di trasporti sostenibile**

[Con la COM\(2017\) 653 final](#), viene fatta, invece, una proposta per portare avanti l'impegno di decarbonizzazione dell'Unione. Attraverso una strategia europea per una mobilità a basse emissioni. La proposta del 2017 vuole innovare la Direttiva [2009/33/CE](#) relativa alla promozione dei veicoli puliti e a basso consumo energetico. Direttiva che, stando alle valutazioni ex post, non ha portato ai risultati sperati per quanto riguarda l'abbassamento delle emissioni.

- All'interno della proposta viene analizzato che il 95% dei veicoli in circolazione, sulle strade europee, fa uso di combustibili fossili. La Commissione, come riportato nella proposta stessa, *“sta lavorando a degli incentivi da inserire nelle norme di appalto pubblico nel contesto della revisione della direttiva sui veicoli puliti”*.

Già con la direttiva del 2009 si è tenuto conto dell'importanza degli appalti pubblici per favorire il passaggio a veicoli a basso impatto energetico per il trasporto su strada, ma ciononostante i risultati sono stati poco rilevanti.

Le intenzioni di questa nuova direttiva si pongono all'interno di un quadro che vuole ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 40%, entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990.

Il punto nevralgico di queste politiche è la decarbonizzazione che vede, in larga parte, una serie di iniziative tra cui l'uso degli appalti pubblici per i c.d. veicoli puliti.

Le autorità pubbliche, grazie alla loro politica in materia di appalti, hanno la possibilità di sostenere i mercati di prodotti e servizi innovativi.

- **Carburanti ad impatto zero e elettrificazione**

La Direttiva [2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi](#) impone agli Stati membri di elaborare quadri strategici nazionali per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e delle loro infrastrutture e prevede l'utilizzo di specifiche tecniche comuni per le stazioni di ricarica e di rifornimento. Inoltre, la stessa direttiva propone la creazione di una strategia comunicativa sui combustibili alternativi appropriata per i consumatori, che comprenda una metodologia chiara e solida per il confronto dei prezzi.

- Per una iniziativa europea, si può vedere la [European Clean Bus deployment Initiative](#), che connette enti locali e imprese private per creare carburanti alternativi e migliorare la qualità del trasporto pubblico.

- **Sostenibilità: filiera industriale**

La Comunicazione [COM\(2008\) 397 final sul piano d'azione "Produzione e consumo sostenibili" e "Politica industriale sostenibile"](#) è volta a costruire un quadro per migliorare la resa energetica e ambientale dei prodotti e a promuoverne l'accettazione da parte dei consumatori, usando il potenziale dei diversi strumenti politici in maniera sincronica per favorire la progettazione ecocompatibile.

- **Interoperabilità e intermodalità con altra offerta**

Secondo la [Comunicazione COM\(2013\) 913 final](#), i PUMS (vedi [A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans \(SUMP o PUMS\)](#)) rimettono al centro della mobilità il cittadino, promuovendo una mobilità che sfrutti al massimo le infrastrutture esistenti tramite l'engagement con cittadini e stakeholders e l'armonizzazione a livello regionale e locale delle politiche. Nell'ottica dei PUMS, vengono toccati tutti i

temi relativi al trasporto, enfatizzando l'importanza dell'integrazione delle diverse modalità, conseguita realizzando misure volte specificamente alla facilitazione della mobilità 'seamless'. Alcuni esempi li ritroviamo nella creazione:

- di aree di carico e scarico
- corsie per i bus
- accesso regolamentato dei veicoli nelle aree urbane

La Commissione intende:

- rafforzare la cooperazione con gli Stati membri e gli esperti in materia di accesso regolamentato alle aree urbane nell'Unione europea, prendendo in considerazione le basi teoriche, l'attuazione pratica, l'efficacia e l'impatto;
 - predisporre, in collaborazione con le parti interessate, orientamenti non vincolanti per aiutare le città ad attuare in modo efficace regimi di accesso regolamentato.
-
- **Logistica**

La [Comunicazione della Commissione europea {SEC\(2007\) 1320}](#) si focalizza su e-Freight e STI e mira a migliorare in modo sostenibile qualità e efficienza, a semplificare le catene dei trasporti tramite e ad armonizzare gli standard esistenti a livello nazionale. Sullo stesso filone, la [Comunicazione COM\(2007\) 607 final](#) delinea il Piano d'Azione per la logistica del trasporto merci.

Inoltre, lo [Staff Working Document SWD\(2013\)524 final](#) che accompagna la [Comunicazione della Commissione COM\(2009\) 490 definitivo «Piano d'azione sulla mobilità urbana»](#) tratta della logistica urbana, definendo priorità da tenere in considerazione per i futuri sviluppi della legislatura: gestire la domanda della logistica urbana, cambiare le modalità di trasporto, migliorare l'efficienza del settore e la qualità e la sostenibilità dei veicoli e dei carburanti.

PIANIFICAZIONE

- **PUMS (Pianificazione Urbana per la Mobilità Sostenibile)**
 - [European Urban Mobility Policy Context](#) e Annex [A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans \(SUMP o PUMS\)](#) si focalizzano sull'importanza delle autorità regionali e locali nell'accertamento della messa in pratica di misure che proteggano l'accessibilità e inclusione dal punto di vista sociale, promuovendo l'integrazione orizzontale e verticale, coordinamento e consultazioni fra tutti i livelli del governo e le autorità rilevanti, e quindi il ruolo centrale di Stati membri e enti locali.

Un **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane, per migliorare la qualità della vita nell città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.

All'interno dei PUMS le politiche e le misure devono coprire tutte le modalità e le forme di trasporto in urbano, considerando anche l'hinterland. Vengono valutate, nella stesura di questi piani, le forme di trasporto pubblico e privato, passeggeri e merci ma anche il trasporto motorizzato e non motorizzato. Nel definire l'intero piano urbano va considerata una visione strategica che tenga conto di obiettivi e indicatori di risultato. Il funzionamento dei PUMS è sottoposto ad una valutazione basata su parametri di monitoraggio e raggiungimento del risultato.

Le caratteristiche di base di un PUMS sono le seguenti:

- Visione strategica di lungo periodo e chiaro piano di implementazione;
- Approccio partecipativo;
- Sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto;
- Integrazione orizzontale e verticale;
- Valutazione della performance corrente e futura;
- Monitoraggio regolare, valutazione e revisione;
- Considerazione dei costi esterni per tutte le modalità di trasporto.

In sostanza il PUMS determina, in modo integrato, le varie possibili strade da percorrere per una gestione ottimale della viabilità e della mobilità sostenibile.

- **Mobility management**

La [Comunicazione della Commissione COM\(2009\) 490 definitivo «Piano d'azione sulla mobilità urbana»](#) propone di

- Promuovere le politiche integrate: la gestione dei trasporti urbani dovrebbe essere collegata ad altre politiche quali la tutela dell'ambiente, la pianificazione del territorio e l'edilizia abitativa.
- Concentrarsi sui cittadini: il pubblico dovrebbe poter contare su affidabilità, informazioni precise, sicurezza e facilità di accesso per tutte le forme di trasporto urbano.
- Prevedere trasporti urbani non inquinanti: l'UE continuerà a sostenere lo sviluppo e il mercato delle nuove tecnologie per veicoli puliti e combustibili alternativi.
- Rafforzare i finanziamenti: mentre la maggior parte degli investimenti proviene dalle autorità locali, regionali e nazionali, la [Commissione europea](#) li aiuterà a esplorare le opportunità di finanziamento dell'UE.
- Condividere l'esperienza e le conoscenze: la Commissione assisterà tutti coloro che sono coinvolti nel trasporto urbano per sfruttare al meglio le esperienze esistenti e favorire lo scambio di informazioni.
- Ottimizzare la mobilità urbana: la Commissione aiuterà le autorità locali ad ottimizzare l'efficienza della loro logistica urbana e a sviluppare sistemi di trasporto intelligenti.

- **Bici e cicloturismo**

Anche se non è presente legislatura sullo specifico tema delle biciclette, all'interno di [A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans \(SUMP o PUMS\)](#), le città vengono incoraggiate a promuovere le modalità di trasporto attivo (su biciclette e a piedi). Altre iniziative incentrate sul tema della salute, prevedono il trasporto attivo come strumento per migliorare la qualità di vita dei cittadini, discusse dai rappresentanti degli stati membri stessi ([Council Recommendation on the promotion of physical activity across sectors](#) e [High Level Group on Nutrition and Physical Activity](#)).

- **Micromobilità**

Similmente alla mobilità su biciclette, ad oggi non esiste legislazione sul tema specifico della micromobilità, ma può essere inserita nel più concetto più generale di PUMS. Tenendo presente che viene considerata, all'interno di questi piani, l'intera visione strategica della mobilità urbana. Dentro un contesto così delineato si può tenere conto anche l'utilizzo e la possibile ottimizzazione della micromobilità.

- **Automobili**

Il Regolamento (CE) n. [443/2009](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri. Parti del regolamento sono poi state modificate dal Regolamento (UE) [397/2013](#) e il Regolamento [333/2014](#). Inoltre, il [Regolamento \(CE\) n. 715/2007 — Omologazione dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri riguardo alle emissioni \(Euro 5 ed Euro 6\) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo](#) armonizza i requisiti tecnici per la riduzione delle emissioni di automobili e furgoni.

La Regulation [692/2008/EC](#) implementa e modifica la precedente sul tipo di approvazione di veicoli a motore riguardo le emissioni di veicoli commerciali e per pochi passeggeri. Le Regulations [2017/1151 \(WLTP\)](#) and [2017/1154 \(RDE3\)](#) definiscono le nuove procedure di test per l'approvazione del tipo di vettura.

INNOVAZIONE E MOBILITA'

- **Big Data e ICT per la mobilità sostenibile**

La [Direttiva 2010/40/UE - Norme per lo spiegamento di sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e per interfacce con altri modi di trasporto](#) mira a incoraggiare lo sviluppo di tecnologie di trasporto innovative per creare **sistemi di trasporto intelligenti (STI)**, introducendo standard e specifiche comuni dell'UE. Esse mirano a stabilire servizi STI interoperabili* ed efficienti, consentendo ai singoli Paesi dell'UE di decidere su quali sistemi investire. Con [atti delegati](#), la Commissione ha adottato misure specifiche per le sei azioni prioritarie:

- [eCall](#);
- [informazioni sul traffico universale minimo relativo alla sicurezza stradale](#);
- [servizi di informazione per parcheggi sicuri e protetti](#);
- [informazioni sul traffico universale minimo relative alla sicurezza stradale gratuite per gli utenti](#);
- [Servizi di informazione sul traffico in tempo reale a livello UE](#);
- [Servizi di informazione di viaggio multimodale su scala europea](#).

Inoltre, le [Conclusioni del Consiglio 15431/17](#) riprendono il tema dell'importanza e dell'impatto positivo della digitalizzazione nel settore dei trasporti e incoraggiano la Commissione e gli stati membri a creare un framework regolatorio appropriato.

Nell'ambito della mobilità urbana, lo [Staff Working Document SWD\(2013\) 527 final](#) che accompagna la [Comunicazione della Commissione COM\(2009\) 490 definitivo «Piano d'azione sulla mobilità urbana»](#) enfatizza la necessità di mobilitare gli STI per le città europee, inserendoli in un contesto di politiche atte a migliorare la qualità e la sicurezza dei trasporti per i cittadini.

La direttiva è supplementata dalla [Commission Delegated Regulation C\(2019\) 1789 final](#) (in inglese), pubblicato a Marzo, che stabilisce i requisiti legali minimi per l'interoperabilità fra sistemi cooperativi. A seguire dalla pubblicazione del regolamento delegato, c'è un periodo di due mesi nei quali il Parlamento Europeo e il Consiglio possono opporsi alla sua entrata in vigore.

POLITICA DI COESIONE: COME CAMBIANO LE POLITICHE PER LO SVILUPPO REGIONALE

Per quanto riguarda le politiche di coesione regionale la Commissione, con la proposta di Regolamento [COM\(2018\) 375 final](#), propone di creare una convergenza economica e sociale, portando presso tutte le regioni una crescita solida e duratura.

Al fine di raggiungere quest'obiettivo, per il periodo 2021 – 2027, gli investimenti dell'UE si concentreranno su 5 obiettivi strategici:

1. un'Europa più intelligente
2. un'Europa più verde e priva di emissioni di carbonio
3. un'Europa più connessa
4. un'Europa più sociale
5. un'Europa più vicina ai cittadini

La maggior parte degli investimenti, all'interno del Fondo europeo per lo sviluppo regionale e del Fondo di coesione, saranno stanziati per i primi due obiettivi e contribuiranno all'azione per il clima. Tra il 65% e l'85% delle risorse del FESR (Fondo europeo di sviluppo regionale) e del Fondo di coesione sarà assegnato a queste priorità, in funzione della ricchezza relativa degli Stati membri.

Il FESR riserva particolare attenzione alle specificità territoriali. La sua azione mira a ridurre i problemi economici, ambientali e sociali che affliggono le aree urbane, investendo principalmente nello sviluppo urbano sostenibile. Un trattamento specifico è previsto per le aree svantaggiate da un punto di vista territoriale, in quanto isolate o montagnose. Le aree più periferiche, invece, godono di specifici aiuti economici da parte del FESR per far fronte agli eventuali svantaggi derivanti dalle condizioni di lontananza.

L'assegnazione di questi fondi si basa sulla cosiddetta "formula di Berlino", adottata dal Consiglio europeo nel 1999. Questa prevede un metodo di calcolo diverso per le tre categorie di regioni, categorizzate in:

- meno sviluppate
- in transizione
- più sviluppate

La "formula di Berlino" tiene conto del divario tra il PIL pro capite di una regione e la media dell'UE, delineando un quadro della prosperità regionale. Questa considera anche i nodi sociali, economici e territoriali come la disoccupazione e la bassa densità di popolazione senza tralasciare, per le regioni più sviluppate, il livello di istruzione.

Tale formula è stata modificata durante i periodi di programmazione succedutisi affinché rispecchiasse, al meglio, l'evoluzione della coesione economica e sociale in Europa.

Adesso la Commissione propone un'ulteriore modifica del metodo affinché si possa riflettere l'evoluzione delle disparità durante gli ultimi anni. Questo per indirizzare le risorse sulle regioni che devono recuperare un gap rispetto al resto dell'UE, garantendo un trattamento equo per tutti.

Il sistema di assegnazione della politica di coesione viene dunque modificato, per concentrare più risorse sugli Stati membri meno sviluppati, rafforzando l'assistenza finanziaria per quelle regioni che stanno affrontando una fase di transizione industriale. Il criterio di assegnazione è prevalentemente il PIL pro capite con l'aggiunta di parametri come la disoccupazione giovanile, i livelli di istruzione, i cambiamenti climatici,

l'accoglienza e l'integrazione dei migranti. Questo per rispecchiare meglio la situazione socioeconomica del territorio.

La proposta di Regolamento [COM\(2018\) 375 final](#), fa anche riferimento ad un quadro più semplice e flessibile per quanto riguarda la politica di coesione. Questa semplificazione mira a facilitare l'accesso ai fondi dell'UE, riducendo il numero delle norme e rendendole più chiare. Accanto alla semplificazione per l'accesso si pone anche la necessità di snellire i controlli verso i beneficiari dei programmi. Ciò avviene attraverso una procedura di controllo secondo il principio **dell'audit unico**, principio secondo la quale tutti i beneficiari sono sottoposti ad un unico controllo piuttosto che a molteplici.

Questa informativa della Commissione tiene in considerazione due importanti obiettivi: da un lato il raggiungimento di una maggiore parificazione tra le aree regionali e dall'altro il superamento del gap attraverso lo stanziamento di fondi che mireranno, in maniera consistente, alla riduzione delle emissioni di carbonio, tenuto conto anche dell'accordo di Parigi e degli investimenti effettuati nella transizione energetica.