



GUIDA

Come finanziare lo sport, la mobilità ciclistica e il turismo sostenibile con i fondi europei



23 febbraio 2017



Premessa.....	5
La strategia dell'Europa per la promozione del turismo costiero e marittimo	9
Diversi fondi per diversi obiettivi	12
I finanziamenti indiretti: i fondi strutturali e di investimento europei.....	13
Il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2014-2020 (FESR)	15
Il Fondo Sociale Europeo (FSE)	16
Cooperazione Territoriale Europea	17
Il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la pesca (FEAMP)	19
Fondo Europeo per l'Agricoltura e lo sviluppo Rurale (FEASR)	20
Gli interventi per la mobilità ciclistica nelle programmazioni regionali 2014-2020.....	22
Il portale "OpenCoesione": conoscere ciò che è stato già finanziato in Italia con la politica di coesione?	36
I finanziamenti diretti: i programmi tematici dell'Unione europea.....	38
Cosa si intende per progetto europeo?	39
Quali sono gli strumenti finanziari utilizzati nel periodo di programmazione precedente? ..	39
Quali gli strumenti finanziari dal utilizzare nel periodo di 2014-2020?	40
Programma per l'ambiente e per il clima (LIFE).....	45
Orizzonte 2020	47
Cosme 2014-2020	52
Erasmus +.....	55
Meccanismo per collegare l'Europa 2014-2020	57
Collegare l'Europa: Trasporti	58
Programma di azione in materia di salute	66
Esempi di progetti finanziati dai fondi tematici dell'UE nei precedenti periodi di programmazione	71
ASTUTE: Sviluppo del trasporto sostenibile nelle aree urbane per promuovere l'efficienza energetica	71
BUMP - Boosting Urban Mobility Plan	71
Bypad – Bicycle Policy Audit	71
CARMA (Cycling Awareness Raising and MArketing)	72
CHAMP (Local Responde to climate change)	72
CIVINET.....	72
CIVITAS Capital.....	73
CIVITAS Catalist.....	73
CIVITAS Mimosa	73
CIVITAS Modern	74
Connect	74
ECORUTOUR (Turismo rurale ambientalmente compatibile in aree protette per uno sviluppo sostenibile a bassa emissione di gas a effetto serra).....	74
Eltis - Osservatorio sulla Mobilità Urbana	75
Emotions - emozioni per una mobilità urbana sostenibile a Bolzano	75
European Cycling Challenge 2013.....	75
European Road Safety Observatory	75
EuroVelo.....	76
MeetBike - European Conference on Bicycle Transport and Networking.....	76



METAPREDICT	76
Otesha Ride Tour (ORT)	77
PHAN (Networking for Physical Activity)	77
SchoolWay	77
Esempi di progetti finanziati dai fondi tematici dell'UE nel periodo di programmazione 2014-2020	78
Aosta in bicicletta: approvato il cofinanziamento europeo	78
C.H.I.E.L.I. Project - Chocolate Heritage in European Life and Identity – The European Chocolate Way	79
Healthy off-season leisure programmes for seniors in thermal spas and wellness centres	79
H.O.S.T. - The Heritage of Olive Tree for Sustainable Tourism project	79
MIND-SETS	80
REMOURBAN project – Delivering sustainable mobility	80
SE. TOUR: SENior TOURism - Discovering European Territories through Golf and Wine Voyage.....	81
Progetti finanziati dall'UE dai fondi strutturali Cooperazione territoriale europea	82
Bike Network	82
Bike the Baltic.....	82
CAAR – Ciclovia Alpe Adria Radweg	82
Cyronmed.....	83
Eine phantastische Irrfahrt mit dem Fahrradschiff von Oldenburg nach Groningen	83
Exciting Cycling in the BCL.....	84
EuroVelo 1 nella Repubblica Irlandese	84
Eurovelo6	86
Genussradeln.....	86
Hiking and Biking	86
Metropol Ruhr.....	86
Mobiel	86
MMOVE (Mobility Management over Europe)	86
NorthSea cycle path	86
PIMMS CAPITAL	88
PIMMS TRANSFER	88
Radrouten Planer	88
Road book della Ciclovia Adriatica	88
Shared Space - Reconciling people, places and transport”	88
SustAccess - Sustainable Accessibility between Hinterlands and Gateways around the North Sea”	89
Esempi di iniziative italiane	90
Ciclopista del sole	90
Rete ciclabile italiana di Bicitalia.....	90
Esempi di iniziative europee	91
Bike Off.....	91
Cities for Bicycles.....	91
Concorso “ciclabile dell’anno”	91

Cofinanziato
dall'Unione Europea



EDEN – Destinazioni europee di eccellenza.....	91
EuroVelo.....	92
Norwegian Network of Cycling Cities.....	94
Polis (European cities and regions networking for innovative transport solutions)	94
Settimana europea della mobilità.....	94
UK National Cyclist Network.....	95
Velo Bretagne.....	95
Vélodyssée.....	95



Premessa

L'Unione europea mette a disposizione dei cittadini e del settore pubblico considerevoli somme di denaro per il miglioramento dell'economia europea. La presente guida illustra in che modo l'Unione europea fornisce il sostegno finanziario, attraverso vari strumenti, a una vasta gamma di progetti e di iniziative nei settori del turismo e della mobilità sostenibile, dello sport e della ciclabilità.

Agli inizi del 2014 tutti i Governi a livello nazionale e regionale sono stati invitati a definire i programmi operativi per l'utilizzo dei finanziamenti europei per il periodo 2014-2020. Se tutte le regioni e tutti i Governi prevedessero misure specifiche per la mobilità ciclistica, il turismo sostenibile e lo sport nei prossimi anni l'intera Europa potrebbe finalmente aumentare la propria media di spostamenti in bici, migliorare la qualità della vita e le condizioni di salute dei cittadini europei, perseguendo così gli obiettivi indicati dalla strategia Europa 2020 relativa alla riduzione delle emissioni climalteranti, alla diminuzione del consumo energetico, alla promozione delle politiche della salute e dell'attività fisica.

Quello dei finanziamenti nel settore dello sport, del turismo sostenibile e della mobilità ciclistica e sostenibile, è un tema complesso, in quanto nella maggioranza dei casi non esistono strumenti finanziari ad hoc, vale a dire pensati in maniera diretta e esclusivamente per rispondere alle esigenze di questi settori. Progettare per la ciclabilità, il turismo e la mobilità sostenibile e lo sport significa innanzi tutto trovare connessioni e integrazioni con le politiche che condividono gli stessi obiettivi: che vanno da quelli dello sviluppo locale, alla tutela dell'ambiente, dal miglioramento della qualità della vita nelle aree urbane alla qualificazione delle risorse umane e al miglioramento delle condizioni di salute dei cittadini europei.

Per turismo sostenibile e responsabile si intende infatti un turismo in grado di preservare le risorse naturali e culturali, con basso impatto negativo sull'ambiente e rispettoso del benessere della collettività locale; l'accento è posto inoltre sulla riduzione del carattere stagionale della domanda, sull'accessibilità per tutti e sulla qualità dei posti di lavoro.

L'Unione europea sostiene lo sviluppo delle strade, dei sentieri o degli itinerari turistici transfrontalieri che contribuiscono ad aumentare la sostenibilità dell'industria turistica.

Questa guida quindi mira ad identificare quali fondi sono stati utilizzati nei periodi di programmazione precedente 2000-2006 e 2007-2013 per il finanziamento di progetti in questi settori e quali strumenti finanziari possono essere utilizzati nell'attuale periodo di programmazione.

La guida contiene inoltre un repertorio (non esaustivo) di progetti che sono stati finanziati in questi settori che mira a mettere in luce le interrelazioni tra gli obiettivi di chi promuove la mobilità ciclabile, lo sport, il turismo e la mobilità sostenibile, e gli obiettivi delle politiche per la promozione dello sviluppo e della tutela dell'ambiente, al fine di individuare il complesso di strumenti finanziari utilizzabili per questi settori.



Gli investimenti in percorsi turistici, in particolare quelli nel settore del miglioramento di sentieri naturali, piste ciclabili, itinerari e segnaletica possono migliorare di gran lunga l'attrattiva delle regioni per i visitatori. Il riutilizzo di vecchie ferrovie, di strade rurali e di percorsi natura, una volta ripristinati e adattati alla nuova funzione, possono attrarre turisti, favorire la nascita di nuove imprese e contribuire al miglioramento della qualità della vita degli abitanti delle regioni in cui vengono attuati questo tipo di investimenti, oltre che a contribuire alla bellezza culturale di una zona.

Lo sport tra l'altro, non è solo un'attività di svago e di benessere personale, ma ha anche un grande impatto sull'industria dal momento che contribuisce con 294 miliardi di euro al valore aggiunto lordo dell'UE e dà lavoro a 4,5 milioni di persone (dati Rapid). Questo settore è considerato un importante fattore di crescita. Nella sua accezione più ampia, quella dello sport è una vera e propria industria, che può essere vista come un motore di crescita per l'economia in generale, in quanto crea valore aggiunto e occupazione in tutta una serie di comparti, sia manifatturieri che dei servizi, e stimola lo sviluppo e l'innovazione.

Al di là delle sue notevolissime ripercussioni positive sull'industria, lo sport ha un impatto rilevante anche sul turismo: ogni anno nel mondo da 12 a 15 milioni di viaggi internazionali sono effettuati allo scopo principale di assistere a eventi sportivi.

Strettamente legato all'industria dello sport è il mercato al dettaglio di articoli sportivi. La vendita al dettaglio di articoli sportivi nell'UE ammontava a più di 61 miliardi di euro nel 2005, dai meno di 20 euro pro capite in Bulgaria, Polonia e Romania agli oltre 300 in Lussemburgo. I mercati principali per gli articoli sportivi risultano essere Regno Unito, Francia, Italia, Germania e Spagna. Al giorno d'oggi la maggior parte di questi articoli sono prodotti in Asia, ma il design è in parte europeo e vi sono quindi effetti positivi per i fornitori dell'UE.

All'Unione europea spetta inoltre un ruolo importante, quello di difendere i diritti di proprietà intellettuale: nel solo 2013 le autorità doganali europee hanno sequestrato calzature sportive contraffatte per un valore di oltre 36,5 milioni.

La fabbricazione di articoli sportivi rimane un'importante attività a monte, con notevole impatto positivo sulle industrie di tessili, abbigliamento, cuoio e calzature dell'UE. In effetti il sotto-settore dei tessuti tecnici è diventato una parte sempre più essenziale e dinamica dell'industria tessile dell'UE e rappresenta una quota crescente di produzione.

Lo sport tra l'altro genera più di 3 miliardi di euro di valore aggiunto nel settore edile. Le attività sportive necessitano di investimenti considerevoli in stadi, palasport, edifici e infrastrutture. Parte di questi investimenti è impiegata in nuovi progetti edili, parte in lavori di ristrutturazione o manutenzione. La ristrutturazione di una serie di stadi di calcio in vista degli Europei UEFA 2016 in Francia richiederà investimenti per 2 miliardi di euro, mentre per le Olimpiadi 2012 sono stati spesi 2,9 miliardi in progetti edili. Molti degli



impianti costruiti per eventi sportivi possono essere successivamente utilizzati per il pubblico in generale e per l'educazione fisica, creando vantaggi aggiuntivi difficili da quantificare (persone più sane e più produttive, allungamento dell'aspettativa di vita).

Gli eventi sportivi possono anche avere ricadute positive sulla riqualificazione degli spazi urbani.

Quello sportivo è un turismo particolare: per viaggiare al di fuori del proprio ambiente abituale la partecipazione attiva o passiva a uno sport competitivo è una motivazione di primaria importanza, e l'elemento turistico o di svago può migliorare questa esperienza nel suo insieme. Si stima che in media i viaggi internazionali effettuati nel mondo ogni anno allo scopo principale di assistere a eventi sportivi siano fra i 12 e i 15 milioni. Nei prossimi due o tre anni il tasso di crescita di questo mercato di nicchia del turismo dovrebbe essere pari a circa il 6% all'anno. Nell'UE i principali paesi d'origine del turismo sportivo sono il Regno Unito, la Germania, l'Italia, la Spagna, la Danimarca, la Svezia e la Finlandia. Inoltre, un effetto indiretto degli eventi sportivi è che le principali destinazioni turistiche stanno sviluppando prodotti connessi allo sport per attirare un numero maggiore di turisti.

Gli eventi sportivi, soprattutto partite e tornei, creano non soltanto flussi di visitatori ed entrate ma anche interesse per i luoghi in cui si svolgono.

L'industria dello sport è caratterizzata da rapide e continue ondate di innovazione, spesso in stretta collaborazione con altri settori industriali (tessile, elettronico, aerospaziale ecc.). Le innovazioni hanno conseguenze reciproche: lo sport trae benefici dai progressi negli altri settori, e al tempo stesso produce innovazioni di cui gli altri settori approfittano a loro volta.

Le innovazioni possono essere ripartite in tre gruppi, a seconda che siano rivolte al fattore competitivo, all'applicazione delle regole o agli spettatori. Il motore di innovazione più ovvio nello sport è la necessità di consentire agli atleti di migliorare le loro prestazioni. Fra gli esempi troviamo i nuovi materiali (nanotubi di carbonio, nano-compositi, leghe a memoria di forma, polimeri autoriparanti, tessuti tecnici ecc.), nuovi e migliori prodotti sportivi (scarpe, indumenti, sci, biciclette, imbarcazioni, racchette, aste, ecc.), ma anche nuovi alimenti e bevande per lo sport.

Un'altra categoria di innovazioni forse meno ovvia riguarda la necessità di garantire l'applicazione equa e appropriata delle regole, non solo in occasione di eventi sportivi (ad es. l'attività arbitrale), ma prima e dopo di essi (ad esempio i controlli antidoping).

Il terzo gruppo di innovazioni è trainato dalla volontà di migliorare l'esperienza del pubblico, non solo per chi assiste agli eventi sportivi in prima persona ma anche per chi li segue altrove (di solito in TV). Questi due gruppi di spettatori presentano alcune problematiche e necessità comuni, come il bisogno di informazioni e quello di personalizzazione. I nuovi strumenti tecnologici possono spesso soddisfare entrambi i bisogni contemporaneamente, consentendo a ogni spettatore di fruire dell'evento in modo



personalizzato con funzioni quali il replay a comando, le riprese da angolazioni diverse e le informazioni storiche e statistiche. Altre necessità invece, come il comfort e la sicurezza, non sono condivise dai due gruppi di spettatori e devono essere affrontate separatamente. Le innovazioni in materia di ergonomia, reti senza filo, ambienti climatizzati e telecamere di sicurezza a circuito chiuso hanno contribuito a rendere più sicura e confortevole l'esperienza di chi assiste a un evento sportivo.

Questi tre gruppi di innovazioni fanno sì che la tecnologia sportiva sia all'avanguardia in diversi campi delle scienze applicate: tecnologia tessile, meccanica chinesologica, nuovi materiali, sensori, attuatori, human-oriented design eccetera. Il più delle volte le innovazioni nell'industria dello sport si trasmettono ad altri settori, con conseguenti benefici diretti e indiretti per l'intera economia dell'UE.

Se si guarda solo all'effetto diretto dello sport sul valore aggiunto lordo dell'UE, utilizzando la definizione ampia del termine, gli importi sono di entità minore e ammontano a 174 miliardi di euro. La maggior parte di questo valore è generato nei settori dei servizi (127 miliardi di euro), che rappresentano il 73% del valore aggiunto.

Si può concludere che quando si prendono in considerazione azioni da realizzare per migliorare lo sviluppo della mobilità sostenibile, dello sport e della ciclabilità bisogna tener presente i seguenti diversi fattori:

1. realizzazione di piste ciclabili;
2. realizzazioni di percorsi turistici alternativi;
3. sostegno all'imprenditorialità;
4. promozione di nuove forme di turismo;
5. promozione della salute per un invecchiamento sano e attivo;
6. sensibilizzazione e formazione professionale;
7. investimenti in ricerca
8. realizzazione di studi di fattibilità.

Ulteriori informazioni:

- Pagina dedicata al turismo sostenibile della DG mercato interno, industria, imprenditorialità e Piccole e Medie Imprese della Commissione europea
http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/index_en.htm
- DG mercato interno, industria, imprenditorialità – Panoramica della politica del turismo europea
http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/policy-overview/index_en.htm
- A Cycling Investment Plan for Europe of the European Cyclist Federation
<https://ecf.com/groups/cycling-investment-plan-europe>
- European funds for Cycling Report of the European Cyclist Federation
<https://ecf.com/sites/ecf.com/files/European-Funding-for-Cycling-Report.pdf>
- Pagina dedicata al ciclismo della DG Mobilità e Trasporti della Commissione europea
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling_en



La strategia dell'Europa per la promozione del turismo costiero e marittimo

L'Unione europea sta recentemente prestando sempre più attenzione allo sviluppo del turismo in Europa. Il 20 febbraio 2014 infatti, la Commissione europea ha presentato la nuova strategia a sostegno del turismo costiero e marittimo in Europa che prospetta 14 azioni dell'UE volte a aiutare regioni costiere e imprese a superare le sfide cui sono confrontate e a consolidare la posizione del settore quale motore essenziale dell'economia blu in Europa. Queste azioni sono integrate da possibili interventi distribuiti tra Stati membri, regioni e portatori d'interesse nel settore e mirano ad aumentare le potenzialità di crescita sostenibile e creazione di occupazione del settore turistico.

Tra le azioni proposte figurano:

- l'agevolazione di una cooperazione e di un dialogo paneuropei più stretti fra tutti i portatori d'interesse nel settore del turismo costiero;
- i partenariati pubblico-privato;
- la promozione delle competenze e dell'innovazione;
- la promozione dell'ecoturismo;
- la redazione di una guida in linea che, illustrando le diverse possibilità di finanziamento, contribuisca ad attrarre investimenti.

Nella concezione e attuazione delle azioni un ruolo fondamentale spetta agli Stati membri, agli enti regionali e agli operatori del settore.

La strategia per lo sviluppo del turismo costiero e marittimo inoltre contribuisce al conseguimento degli obiettivi della strategia "Europa 2020" in quanto può:

- aiutare il settore a concretare le sue potenzialità di motore della crescita e della creazione di occupazione, specialmente tra i giovani e soprattutto nella fascia costiera;
- delineare un quadro panoramico più preciso dei bisogni delle imprese e quindi contribuire a stabilire percorsi scolastici e formativi mirati, atti a produrre una forza lavoro più mobile e qualificata attraverso l'analisi delle competenze e delle qualifiche professionali fra gli operatori del settore;
- promuovere l'ecoturismo e la prevenzione dei rifiuti e quindi aiutare il settore a ridurre l'impatto ambientale.

L'Unione europea ha individuato nel turismo costiero e marittimo uno dei motori fondamentali della creazione di crescita e di occupazione in quanto spesso la fascia costiera lamenta tassi elevati di disoccupazione. Il settore invece può rappresentare la maggiore attività economica legata al mare e il perno dell'economia di molte regioni costiere dell'Europa e quindi è necessario tutelarla.



Dati la sua incidenza economica e l'impatto che esercita, direttamente e indirettamente, sulle economie locali e regionali, il turismo costiero e marittimo presenta notevoli potenzialità di occupazione e di crescita, in particolare per le regioni periferiche in cui le attività economiche scarseggiano. Le destinazioni costiere devono tuttavia rispondere a varie sfide che possono metterne a repentaglio l'ulteriore sviluppo. Benché incombono anche su altre tipologie di turismo, queste sfide sono più acute per il comparto costiero e marittimo in quanto il settore registra: una frammentazione del settore con alta percentuale di PMI; un accesso limitato o inesistente ai finanziamenti; una scarsa innovazione e diversificazione; un aumento della concorrenza sul piano mondiale; la volatilità della domanda e stagionalità; il disallineamento di competenze e qualifiche, l'aumento delle pressioni sull'ambiente.

Nel 2010 la Commissione ha pubblicato, con il sostegno del Parlamento europeo e del Consiglio, la comunicazione "L'Europa, prima destinazione turistica mondiale" in cui è menzionata l'esigenza di elaborare una strategia per un turismo costiero e marino sostenibile. La strategia del 2012 sulla crescita blu ha annoverato il turismo costiero e marittimo fra i cinque settori di intervento prioritario nell'economia blu che possono dare impulso all'occupazione nella fascia costiera. Il turismo costiero e marittimo, nelle sue componenti di turismo balneare, nautico e croceristico e di navigazione da diporto, è un motore economico fondamentale per molte regioni costiere e isole europee.

Occupava quasi 3,2 milioni di persone, genera complessivamente un valore aggiunto lordo di 183 miliardi di euro nell'economia dell'UE e conta per oltre un terzo nel prodotto lordo dell'economia marittima. Il turismo è un settore in crescita: nel 2013 il numero di pernottamenti nelle strutture turistico-ricettive dell'UE a 28 Stati Membri ha registrato il massimo storico di 2,6 miliardi, con un aumento dell'1,6% rispetto al 2012.

Sfruttando appieno le potenzialità delle coste e del mare si può contribuire alla ricchezza e al benessere nella fascia costiera e nell'economia dell'UE in genere, assicurando nel contempo uno sviluppo sostenibile e a lungo termine di tutte le attività collegate al turismo.

Nonostante le indubbe potenzialità, il settore deve però affrontare varie sfide cui la strategia cerca di dare una risposta: lacune nei dati e nelle conoscenze, volatilità della domanda, grande incidenza della stagionalità, carenza di competenze adeguate e scarsa innovazione, difficoltà nell'accesso ai finanziamenti. Le azioni prospettate nella strategia presentata a Bruxelles intendono principalmente sostenere il settore a superare questi ostacoli e a creare un contesto in grado di attrarre investimenti, ma anche conferire sostenibilità alle attività del settore, preservare il patrimonio naturale e culturale, recare vantaggi consistenti in termini economici e ambientali e contribuire a migliorare la competitività del settore su scala mondiale.

Con questa strategia la Commissione europea propone di;

- redigere una guida in linea che illustri le principali fonti di finanziamenti a disposizione del settore (in particolare delle PMI);



- promuovere un dialogo paneuropeo tra operatori del comparto crocieristico, porti e portatori d'interesse nel turismo costiero;
- inserire, ove appropriato, un filone costiero-marittimo nelle iniziative turistiche dell'UE, comprese le campagne informative e promozionali;
- sostenere lo sviluppo di partenariati, reti e raggruppamenti e di strategie di specializzazione intelligenti a dimensione transnazionale e interregionale;
- stimolare formule innovative di gestione attraverso il portale "Iniziativa ICT4 e turismo";
- operare per migliorare la disponibilità e la completezza dei dati nel settore del turismo costiero e marittimo;
- promuovere l'ecoturismo e favorire i collegamenti con altre iniziative di sostenibilità;
- promuovere strategie in materia di prevenzione e gestione dei rifiuti e di scarico di rifiuti in mare, a supporto di un turismo costiero e marittimo sostenibile;
- svolgere ricerche per stabilire il modo in cui migliorare la connettività delle isole e definire di conseguenza strategie turistiche innovative per le isole (periferiche);
- indicare, attraverso uno studio ad hoc, pratiche innovative di sviluppo dei porti turistici.

Gli Stati membri, competenti in primis in materia di turismo, sono invitati quindi a elaborare e attuare strategie nazionali e regionali, a sfruttare i fondi disponibili e a scambiarsi le migliori pratiche.

La strategia promuove i partenariati, il dialogo e la cooperazione transnazionali e interregionali, integrando nel contempo le tematiche del turismo costiero e marittimo nei programmi e nelle politiche vigenti. Le imprese e i portatori d'interesse sono invitati a sviluppare nuovi modelli di business e a diversificare e innovare l'offerta di prodotti, al fine di rafforzare la capacità di risposta e le potenzialità di crescita del settore. Le azioni proposte mirano inoltre a migliorare l'offerta turistica sotto il profilo dell'accessibilità, connettività e visibilità e a promuoverne lo sviluppo sostenibile riducendo l'impatto ambientale delle attività che essa comporta.

Ulteriori informazioni:

- Pagina web sul turismo costiero del sito internet della Direzione generale degli Affari marittimi
http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism/index_it.htm
- Osservatorio virtuale del turismo
<https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/vto/>
- La piattaforma TOURISMLink
<http://portal.tourismlink.eu/The-tourismlink-project.html>
- la piattaforma eCalypso
<http://www.ecalypso.eu/steep/public/index.jsf>
- L'Europa, prima destinazione turistica mondiale - un nuovo quadro politico per il turismo europeo
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0352:FIN:it:PDF>



Diversi fondi per diversi obiettivi

Europa 2020 è la strategia decennale per la crescita elaborata dall'Unione europea che non mira soltanto a uscire dalla crisi che continua ad affliggere l'economia di molti paesi, ma vuole anche colmare le lacune del nostro modello di crescita e creare le condizioni per un diverso tipo di sviluppo economico, più intelligente, sostenibile e solidale.

Per dare maggiore concretezza a questo obiettivo, l'UE si è data cinque obiettivi da realizzare entro la fine del decennio che riguardano l'occupazione, l'istruzione, **la ricerca e l'innovazione**, l'integrazione sociale e la riduzione della povertà, **il clima e l'energia**.

La strategia comporta anche sette iniziative prioritarie che tracciano un quadro entro il quale l'UE e i governi nazionali sostengono reciprocamente i loro sforzi per realizzare le priorità di Europa 2020, quali l'innovazione, l'economia digitale, l'occupazione, i giovani, la politica industriale, la povertà e **l'uso efficiente delle risorse**.

Europa 2020 avrà successo solo con un'azione determinata e mirata a livello sia europeo che nazionale. A livello UE si stanno prendendo decisioni fondamentali per completare il mercato unico nei settori dei servizi, dell'energia e dei prodotti digitali e per investire in collegamenti transfrontalieri essenziali. A livello nazionale occorre rimuovere molti ostacoli alla concorrenza e alla creazione di posti di lavoro. Ma solo se gli sforzi saranno combinati e coordinati si avrà l'impatto voluto sulla crescita e l'occupazione.

Ecco perché la realizzazione di Europa 2020 dipende in misura determinante dalle strutture e dai processi di governance che l'UE ha cominciato a introdurre dal 2010. Lo strumento più importante è il semestre europeo, un ciclo annuale di coordinamento economico che comporta indirizzi politici impartiti a livello UE dalla Commissione europea e dal Consiglio, impegni a realizzare riforme degli Stati membri e raccomandazioni specifiche per paese, elaborate dalla Commissione e sancite al più alto livello dai leader nazionali riuniti in sede di Consiglio europeo. I paesi membri sono tenuti a tener conto di queste raccomandazioni nelle loro politiche e nei loro bilanci.

Per raggiungere gli obiettivi strategici di Europa 2020 l'Unione europea ha messo a disposizione degli Stati Membri due diverse tipologie di strumenti finanziari:

A. la **gestione indiretta**, i cosiddetti

- Fondi strutturali

B. la **gestione diretta**, che comprende:

- i finanziamenti diretti UE noti anche come "programmi tematici" o "programmi comunitari"
- gli strumenti finanziari per l'assistenza esterna.



Il contributo finanziario da parte dell'Unione europea viene in genere erogato tramite una procedura di selezione dei progetti. L'Unione europea, attraverso i diversi strumenti finanziari, promuove la cooperazione e la sinergia sia all'interno che all'esterno dell'Europa e consente agli Stati Membri dell'Unione europea di raggiungere gli obiettivi indicati nella strategia "Europa 2020".

Ulteriori informazioni:

- Europa 2020
http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_en.htm
- La strategia Europa in Italia
http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-your-country/italia/country-specific-recommendations/index_it.htm
- Sette iniziative prioritarie
http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/flagship-initiatives/index_it.htm

I finanziamenti indiretti: i fondi strutturali e di investimento europei

Al gruppo dei "**finanziamenti indiretti**" appartengono i cosiddetti "Fondi strutturali e di investimento europei" e il "Fondo di coesione". Questi strumenti finanziari attuano la politica di coesione nota anche come la "politica regionale" dell'Unione europea.

L'obiettivo principale di questi fondi è quello di ridurre le disparità economiche, sociali e territoriali tra le varie regioni europee. Le regioni più povere dell'Europa ricevono la maggior parte dei finanziamenti, anche se tutte le Regioni europee possono usufruire di finanziamenti tramite i diversi meccanismi.

La politica regionale dell'Unione europea è finanziata da tre principali Fondi che possono intervenire nell'ambito di uno o più obiettivi di detta politica:

- il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR);
- il Fondo sociale europeo (FES);
- il Fondo di coesione (FS) (l'Italia non rientra tra i beneficiari di questo fondo).

Insieme al Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP) rappresentano la gran parte dei finanziamenti comunitari, e la maggior parte del totale della spesa dell'UE.



Gli obiettivi "Convergenza" e "Competitività regionale ed occupazione" della programmazione 2007-2013 sono sostituiti nell'attuale periodo di programmazione 2014-2020 dall'obiettivo "Investimenti in favore della crescita e dell'occupazione", che trova applicazione su tutto il territorio dell'Unione europea, con un'articolazione delle risorse differenziata in relazione a tre differenti categorie di regioni:

- **regioni meno sviluppate** (con un PIL pro capite inferiore al 75% della media comunitaria);
- **regioni in transizione** (con un PIL pro capite compreso tra il 75% ed il 90% della media comunitaria);
- **regioni più sviluppate** (con un PIL pro capite superiore al 90% della media comunitaria).

Amministrazioni pubbliche e imprese private possono beneficiare dei fondi strutturali e di investimento europei. I Fondi strutturali e di investimento europei finanziano investimenti in campi quali l'infrastruttura, la formazione e la promozione dello sviluppo. I Fondi strutturali e di investimento europei non mirano unicamente a migliorare servizi, infrastrutture e standard, ma perseguono altresì obiettivi umani più generali. Ad esempio, essi cercano di contribuire a migliorare le opportunità di lavoro, la qualità della vita in generale, la sicurezza dei cittadini, la sostenibilità della società nonché la ripresa commerciale e turistica di aree con ritardi nello sviluppo. Le risorse finanziarie sono concentrate maggiormente nelle zone con alti livelli di disoccupazione e in corso di riconversione industriale, regioni che registrano un marcato spopolamento, zone problematiche in ambienti urbani, nonché regioni frontaliere. L'aiuto riguarda anche i giovani, i disoccupati di lunga durata, gli emarginati sociali e i lavoratori non qualificati. Le buone idee circa progetti atti a promuovere lo sviluppo economico di una regione e a contribuire agli obiettivi del programma hanno sempre una buona possibilità di ottenere un finanziamento.

E' importante sottolineare che i Fondi strutturali e di investimento europei sono sovvenzioni, non prestiti e quindi vanno investiti saggiamente perché non sono rimborsabili.

Inoltre la diversificazione dei prodotti turistici e lo sviluppo del progetto spesso richiedono un buon lavoro di collaborazione tra imprese, uffici turistici ed enti locali. I programmi dei Fondi strutturali e di investimento europei favoriscono iniziative atte a promuovere la partnership tra imprese e tra il settore pubblico e quello privato, al fine di migliorare l'integrazione della catena turistica.

Le opportunità concrete di ricevere un sostegno finanziario per lo sviluppo del settore del commercio in Italia variano a seconda dei programmi e delle regioni. Per ulteriori informazioni è opportuno contattare l'organizzazione settoriale locale oppure l'amministrazione responsabile dell'attuazione del programma.



Per ottenere un sostegno nell'ambito dei Fondi strutturali e di investimento europei un'organizzazione interessata deve esaminare in che modo far coincidere i propri obiettivi con gli obiettivi dell'UE.

Per ottenere informazioni è importante prendere contatti con:

- amministrazione istituzionale più vicina (regione, provincia, comune) e/o
- organizzazione settoriale (organizzazione del commercio o del turismo), se partecipante ai programmi europei

Le possibilità di finanziamento dipendono dal tipo di misure che il livello regionale o locale hanno deciso di finanziare. In generale la Regione rappresenta il punto di riferimento principale e fornisce le informazioni relativamente al tipo di progetti ammissibili, il modo migliore di presentare una richiesta e, in generale, come orientarsi nel labirinto delle sovvenzioni dei fondi strutturali.

Benché si sia fatto il possibile per semplificare le procedure e ridurre gli oneri amministrativi, la presentazione di una candidatura richiede lavoro e tempo da parte sia del gestore del programma che del candidato.

Nei **finanziamenti indiretti**, (i cosiddetti Fondi strutturali e di investimento europei) il budget viene speso attraverso un sistema di "responsabilità condivisa" tra la Commissione europea da una parte, e le autorità degli Stati Membri dall'altra.

Nei fondi indiretti il rapporto con il beneficiario finale pertanto non è diretto, ma mediato da autorità nazionali, regionali o locali che hanno il compito di programmare gli interventi, emanare i bandi e gestire le risorse comunitarie.

Nei fondi strutturali i programmi sono in pratica gestiti dalle autorità nazionali e locali ma finanziati dalla Commissione europea attraverso la seguente modalità:

- la Commissione UE negozia e approva i programmi di sviluppo proposti dai singoli Stati Membri e stanziava le risorse finanziarie;
- gli Stati Membri e le Regioni gestiscono i programmi, li attuano attraverso la selezione, il controllo e la valutazione dei progetti;
- la Commissione viene coinvolta nella fase di monitoraggio, si impegna nel pagare le spese approvate ed effettua verifiche attraverso un sistema di controllo.

Il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2014-2020 (FESR)

Il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) si propone di rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale nell'Unione europea intervenendo sugli squilibri tra le regioni. Il FESR sostiene lo sviluppo regionale e locale per contribuire al conseguimento di



tutti gli obiettivi tematici attraverso la definizione di priorità dettagliate che pongano l'accento su:

- ricerca, sviluppo e innovazione;
- miglioramento dell'accesso e della qualità delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione;
- cambiamento climatico e transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio;
- sostegno alle Piccole e Medie Imprese (PMI);
- servizi di interesse economico generale;
- infrastrutture delle telecomunicazioni, dei trasporti e dell'energia;
- rafforzamento della capacità istituzionale e amministrazione pubblica efficiente;
- infrastrutture sanitarie, sociali e scolastiche e sviluppo urbano sostenibile.

Per garantire la concentrazione degli investimenti UE sulle priorità indicate, vengono definiti stanziamenti minimi per alcune aree prioritarie. Ad esempio, nelle regioni più sviluppate e nelle regioni di transizione, almeno l'80% delle risorse dell'FESR a livello nazionale dovrebbe essere destinato all'efficienza energetica, alle energie rinnovabili, all'innovazione e al sostegno alle PMI, e almeno il 20% di tale stanziamento dovrebbe essere destinato all'efficienza energetica e alle energie rinnovabili. Le regioni meno sviluppate hanno la possibilità di scegliere tra un maggior numero di priorità, che riflettano l'ampiezza delle loro esigenze di sviluppo. Tuttavia devono destinare almeno il 50% delle risorse del FESR all'efficienza energetica e alle energie rinnovabili, all'innovazione e al sostegno alle PMI.

Il Fondo Sociale Europeo (FSE)

Contribuendo alla coesione economica, sociale e territoriale, il Fondo sociale europeo (FSE) rappresenta il principale strumento finanziario dell'Unione europea per investire nelle risorse umane. Consente di accrescere le opportunità di occupazione dei cittadini europei, promuovere lo sviluppo dell'istruzione e migliorare la situazione dei soggetti più vulnerabili a rischio di povertà.

Il regolamento prevede il raggiungimento di quattro obiettivi tematici dell'FSE all'interno dell'Unione:

- promuovere l'occupazione e sostenere la mobilità dei lavoratori;
- promuovere l'inclusione sociale e lottare contro la povertà;
- investire in istruzione, competenze e apprendimento permanente;
- migliorare la capacità istituzionale e un'efficiente amministrazione pubblica.

È tuttavia necessario che l'FSE contribuisca anche al conseguimento di altri obiettivi tematici come:

- il sostegno alla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio, resistente ai cambiamenti climatici ed efficiente nell'uso delle risorse;
- il miglioramento dell'utilizzo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione;



- il rafforzamento della ricerca, dello sviluppo tecnologico e dell'innovazione;
- il miglioramento della competitività delle piccole e medie imprese (PMI).

In conformità all'impegno assunto dall'UE nei confronti della crescita inclusiva, almeno il 20% dell'FSE deve essere destinato alla promozione dell'inclusione sociale e alla lotta contro la povertà. Inoltre, i programmi devono concentrare i finanziamenti su un numero limitato di "priorità di investimento" che definiscano i dettagli relativi a ciascun obiettivo tematico.

Il Regolamento contiene disposizioni specifiche per il rafforzamento del partenariato e per la promozione della partecipazione attiva dei partner sociali e delle organizzazioni non governative (ONG) negli investimenti dell'FSE. Richiede di destinare una quantità adeguata di risorse dell'FSE ad azioni per il potenziamento delle capacità per i partner sociali e per le ONG nelle regioni meno sviluppate.

L'innovazione sociale e le attività di cooperazione transnazionale vengono incoraggiate attraverso un aumento del tasso di cofinanziamento per assi prioritari dedicati, attraverso specifiche modalità di monitoraggio e programmazione e attraverso un rafforzamento del ruolo della Commissione nelle attività di scambio e diffusione di buone prassi e azioni congiunte nell'Unione.

Cooperazione Territoriale Europea

Sempre più spesso, i problemi di un paese dell'UE o di una regione scavalcano i confini nazionali e regionali. Occorre quindi un quadro per la cooperazione che comprenda tutta l'UE. La cooperazione territoriale europea è un obiettivo della politica di coesione e fornisce una struttura per gli scambi di esperienze tra attori nazionali, regionali e locali dei diversi Stati membri e azioni congiunte volte a individuare soluzioni comuni a problemi condivisi.

Per la Cooperazione territoriale europea è stato previsto un regolamento distinto al fine di tenere maggiormente conto del contesto plurinazionale dei programmi e di definire disposizioni più specifiche per i programmi e gli interventi di cooperazione, come richiesto da molte parti interessate. Il Regolamento quindi fa riferimento alla partecipazione dei paesi terzi per riflettere in modo più adeguato la realtà della cooperazione. Contiene inoltre riferimenti più sistematici al ruolo che può essere assunto dai Gruppi europei di cooperazione territoriale (GECT) nell'ambito di un contesto di cooperazione.

Il Regolamento stabilisce le risorse finanziarie disponibili per ciascun ambito e le diverse componenti suddivise come segue:

- **cooperazione transfrontaliera:** finanzia progetti fra regioni limitrofe per promuovere lo sviluppo regionale integrato fra regioni confinanti aventi frontiere marittime e terrestri in due o più Stati membri o fra regioni confinanti in almeno uno Stato membro e un paese terzo sui confini esterni dell'Unione (diversi da quelli



interessati dai programmi nell'ambito degli strumenti di finanziamento esterno dell'Unione). Riguarda in breve le regioni e le amministrazioni locali sui due lati di un confine, per esempio progetti franco-tedeschi per promuovere l'uso transfrontaliero delle infrastrutture. Quasi tutti i confini dell'UE sono interessati da questo tipo di programma;

- **cooperazione transnazionale:** finanzia progetti su territori transnazionali più estesi, come i paesi dell'UE e le regioni baltiche o alpine, che coinvolge partner nazionali, regionali e locali e comprende anche la cooperazione marittima transfrontaliera nei casi che non rientrano nella cooperazione transfrontaliera, in vista del conseguimento di un livello più elevato di integrazione territoriale di tali territori;
- **cooperazione interregionale:** promuove la condivisione delle migliori pratiche in materia di innovazione, efficienza energetica, sviluppo urbano e altri settori tra le regioni dei 28 Stati Membri. Mira a rafforzare l'efficacia della politica di coesione, promuovendo:
 - ✚ lo scambio di esperienze incentrato sugli obiettivi tematici fra i partner in tutta l'Unione, sull'individuazione e la diffusione di buone prassi, in vista del loro trasferimento principalmente a programmi operativi nell'ambito dell'obiettivo "Investire per la crescita e l'occupazione" nonché, se del caso, a programmi di cooperazione;
 - ✚ lo scambio di esperienze in merito all'individuazione, al trasferimento e alla diffusione di buone prassi in relazione allo sviluppo urbano sostenibile, inclusi i collegamenti tra aree urbane e rurali;
 - ✚ lo scambio di esperienze in merito all'individuazione, al trasferimento e alla diffusione di buone prassi e di un approccio innovativo in relazione all'attuazione dei programmi e delle azioni di cooperazione nonché all'uso dei GECT;
 - ✚ l'analisi delle tendenze di sviluppo in relazione agli obiettivi della coesione territoriale, inclusi gli aspetti territoriali della coesione economica e sociale, e uno sviluppo armonioso del territorio dell'Unione tramite gli studi, la raccolta dei dati e altre misure.

Le disposizioni relative alla concentrazione tematica e alle priorità di investimento migliorano la definizione strategica dei programmi. I programmi possono selezionare le priorità da un elenco tematico contenente le rispettive priorità di investimento, per le quali la cooperazione può apportare il maggiore valore aggiunto. Inoltre, i criteri di selezione sono stati definiti in modo più rigoroso per garantire che il finanziamento venga assegnato a operazioni realmente congiunte. A causa della possibile sovrapposizione tra macro regioni, bacini marittimi e aree di programmi transnazionali attuali e futuri, il regolamento



prevede in modo esplicito che la cooperazione transnazionale possa anche sostenere lo sviluppo e l'attuazione delle strategie macro regionali.

Relativamente ai settori di riferimento della presente guida i fondi strutturali hanno finanziato, nei periodi di programmazione precedente, la maggior parte dei progetti in questo settore. Il Fondo europeo di Sviluppo regionale è stato utilizzato maggiormente per lo sviluppo di sentieri naturalistici e ciclabili, mentre la cooperazione territoriale europea ha consentito, alle regioni europee, di collaborare tra di loro per sviluppare iniziative comuni.

Si prevede che questa tendenza continui anche nel periodo di programmazione 2014-2020 dove l'attenzione ai cambiamenti climatici è ancora maggiore e quindi la spinta a concentrare progetti in questi settori risulta essere prioritaria.

Il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la pesca (FEAMP)

Il regolamento sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP) sostituisce l'attuale Fondo Europeo per la Pesca (FEP) e che è volto a conseguire gli obiettivi delle riforme della Politica Comune della Pesca (PCP) e della politica Marittima Integrata (PMI) sulla base degli obiettivi seguenti ridefiniti nell'ottica del finanziamento:

- promuovere attività di pesca e acquacoltura sostenibili e competitive;
- favorire lo sviluppo e l'attuazione della politica marittima integrata dell'Unione in modo complementare rispetto alla politica di coesione e alla PCP;
- promuovere uno sviluppo territoriale equilibrato e inclusivo delle zone in cui si praticano attività di pesca (inclusa l'acquacoltura e la pesca nelle acque interne);
- contribuire all'attuazione della PCP.

Il Fondo aiuta i pescatori a effettuare la transizione verso una pesca sostenibile e le comunità costiere a diversificare le loro economie. Inoltre, finanzia progetti destinati a creare nuovi posti di lavoro e a migliorare la qualità della vita nelle regioni costiere europee. La semplificazione delle formalità burocratiche previste dal nuovo Regolamento mira ad agevolare l'accesso dei beneficiari ai finanziamenti.

Il nuovo Fondo consente di cofinanziare progetti con gli Stati membri. La dotazione totale è stata ripartita tra gli Stati membri in funzione dell'importanza del settore della pesca di ciascun paese. Si applicano quindi i principi della gestione concorrente tra la Commissione e gli Stati membri.

Ogni Stato membro elabora un "Programma Operativo" in cui indica come intende utilizzare i fondi ad esso assegnati per il periodo di programmazione. Dopo l'approvazione del programma da parte della Commissione, lo Stato membro seleziona i progetti da finanziare. Gli Stati membri e la Commissione controllano congiuntamente sia l'ammissibilità degli interventi da sovvenzionare che l'attuazione del programma.



Ulteriori informazioni:

- DG Politica Regionale – Inforegio – Politica regionale
http://ec.europa.eu/regional_policy/it/
- Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0320:0469:IT:PDF>
- Regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio, del 2 dicembre 2013, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0884:0891:IT:PDF>

Fondo Europeo per l'Agricoltura e lo sviluppo Rurale (FEASR)

La politica di sviluppo rurale 2014-2020 si propone di dare continuità al quadro strategico già consolidato nel periodo di programmazione 2007-2013, confermando gli impegni nei confronti della competitività dell'agricoltura, della gestione sostenibile delle risorse naturali, delle azioni di lotta al cambiamento climatico e dello sviluppo equilibrato delle zone rurali. In linea con le sfide di "Crescita intelligente", "Crescita sostenibile" e "Crescita inclusiva" contenute nella Strategia Europa 2020 che impongono il raggiungimento di mete ambiziose in materia di lotta al cambiamento climatico, di sostenibilità energetica e di conservazione della biodiversità, gli obiettivi generali dello Sviluppo rurale per il periodo 2014-2020 si traducono più concretamente in sei specifiche priorità comunitarie:

- accrescere la competitività di tutti i tipi di agricoltura e di migliorare la viabilità agricola;
- favorire il trasferimento delle conoscenze in agricoltura e silvicoltura;
- promuovere l'organizzazione della catena alimentare e della gestione dei rischi in agricoltura;
- conservare e valorizzare gli ecosistemi che dipendono dall'agricoltura e silvicoltura;
- promuovere l'efficienza delle risorse e la transizione verso un'economia a basse emissioni nel settore agroalimentare e forestale;
- realizzare il potenziale di occupazionale e lo sviluppo delle aree rurali.

La nuova proposta di quadro finanziario pluriennale della PAC conserva l'attuale struttura a due pilastri:

- **I pilastro:** pagamenti diretti
- **II pilastro:** sviluppo rurale



con una dotazione finanziaria che rimane pressoché invariata per ciascun pilastro rispetto ai livelli del 2007-2013. Una prima novità è rappresentata dal fatto che il secondo pilastro della PAC è fermamente orientato al raggiungimento delle sei priorità strategiche e non più strutturato secondo l'approccio per assi che ha caratterizzato il periodo di programmazione precedente. Questa impostazione consente di realizzare interventi di sviluppo rurale a più alto valore aggiunto attingendo da più misure, anche appartenenti ad "assi" diversi.

Altra novità importante è rappresentata dal fatto che il secondo pilastro è costruito e delineato in modo complementare e sinergico al primo e, soprattutto, in modo coordinato rispetto ad altri Fondi dell'Unione. Per il periodo 2014-2020, infatti, il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR); il Fondo sociale europeo (FSE) e il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP) vengono inseriti insieme al FEASR all'interno di un Quadro strategico comune (QSC) che viene definito a livello comunitario e che viene recepito a livello di singolo Stato membro per essere poi attuato a livello regionale e locale. L'obiettivo di questo coordinamento è quello di accrescere l'efficacia e l'efficienza delle politiche, favorendo sinergie fra gli strumenti e ottimizzando l'impiego delle risorse disponibili nella direzione di obiettivi comunitari ben definiti.

Lo Sviluppo rurale viene quindi inserito nel QSC insieme agli altri fondi dell'UE, nell'ambito di un approccio maggiormente orientato ai risultati e subordinato al rispetto di condizioni stabilite ex ante. L'esistenza di norme comuni per tutti i fondi che operano all'interno del QSC è volta ad agevolare la gestione dei progetti, sia per i beneficiari che per le autorità di gestione, ma è mirata anche a favorire la realizzazione di azioni integrate e plurifondo a più alto valore aggiunto. Questa appare una novità di assoluto rilievo che offrirà al settore agroalimentare e forestale strumenti e risorse importanti per affrontare sfide cruciali quali la competitività, la lotta al cambiamento climatico, la sostenibilità ambientale, la transizione verso un'economia sempre più verde.



Ulteriori informazioni:

- DG Agricoltura e sviluppo rurale
http://ec.europa.eu/agriculture/rural-development-2014-2020/index_it.htm
- Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0320:0469:IT:PDF>
- Regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio, del 2 dicembre 2013, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0884:0891:IT:PDF>
- Regolamento (UE) n. 1305/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e che abroga il regolamento (CE) n. 1698/2005 del Consiglio
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0487:0548:IT:PDF>
- Regolamento (UE) n. 1306/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, sul finanziamento, sulla gestione e sul monitoraggio della politica agricola comune e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 352/78, (CE) n. 165/94, (CE) n. 2799/98, (CE) n. 814/2000, (CE) n. 1290/2005 e (CE) n. 485/2008
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0549:0607:IT:PDF>
- Regolamento (UE) n. 1307/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante norme sui pagamenti diretti agli agricoltori nell'ambito dei regimi di sostegno previsti dalla politica agricola comune e che abroga il regolamento (CE) n. 637/2008 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 73/2009 del Consiglio
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0608:0670:IT:PDF>
- Regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0671:0854:IT:PDF>
- Regolamento (UE) n. 1309/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, sul Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (2014-2020) e che abroga il regolamento (CE) n. 1927/2006
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0855:0864:IT:PDF>
- Regolamento (UE) n. 1310/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, che stabilisce alcune disposizioni transitorie sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR), modifica il regolamento (UE) n. 1305/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne le risorse e la loro distribuzione in relazione all'anno 2014 e modifica il regolamento (CE) n. 73/2009 del Consiglio e i regolamenti (UE) n. 1307/2013, (UE) n. 1306/2013 e (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne la loro applicazione nell'anno 2014
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0865:0883:IT:PDF>



Gli interventi per la mobilità ciclistica nelle programmazioni regionali 2014-2020

Gli interventi a favore della mobilità ciclistica all'interno delle programmazioni regionali 2014-2020, sono rinvenibili sia all'interno dei Programmi Operativi Regionali del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (POR FESR), che all'interno dei Programmi di Sviluppo Regionale (PSR) finanziati dal Fondo Europeo Agricolo di Sviluppo Rurale (FEASR).

Si tratta di azioni che, in coerenza con le indicazioni nazionali contemplate dall'Accordo di Partenariato, le regioni hanno previsto tenendo conto delle rispettive priorità e strategie territoriali.

In particolare gli interventi a favore della mobilità ciclistica all'interno dei POR FESR sono essenzialmente riconducibili a due obiettivi tematici dell'Accordo di partenariato:

- Obiettivo tematico 4 (sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori);
- Obiettivo tematico 6 (preservare e tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse)

Per quanto riguarda i PSR si tratta di interventi riconducibili a Misure, sottomisure ed azioni che a vario titolo sono funzionali alla fruizione del territorio Rurale.

La tipologia di Fondi SIE regionali che a vario titolo finanziano la mobilità ciclistica (attraverso bandi regionali) sono riportati graficamente nella cartina sottostante.





Scelte regionali di utilizzo dei Fondi SIE per la mobilità ciclistica

Il dettaglio degli specifici interventi previsti dalle singole regioni sono riportati nelle schede che seguono.

CALABRIA*		
Asse/Misura/Azione	Tipologia di intervento	
POR FESR	ASSE PRIORITARIO 6 – Tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale	
	Azione 6.6.1 - <i>Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale di rilevanza strategica (aree protette in ambito terrestre e marino, paesaggi tutelati) tali da consolidare e promuovere processi di sviluppo.</i>	Realizzazione di una rete di piste ciclabili e di strutture ad esse connesse finalizzata all'incentivazione della mobilità sostenibile e del cicloturismo.
	Azione 6.8.3 - <i>Sostegno alla fruizione integrata delle risorse culturali e naturali e alla promozione delle destinazioni turistiche.</i>	Potenziare e migliorare le condizioni di accessibilità e fruibilità del sistema delle destinazioni turistiche principali e degli attrattori culturali e naturali, mediante la creazione di idonei servizi e la realizzazione di modalità di collegamento sostenibile (es. piste ciclabili, percorsi sostenibili, ecc.).

*Ulteriori possibili interventi finanziati dal PON Metro per l'Area metropolitana di Reggio Calabria

EMILIA ROMAGNA*		
Asse/Misura/Azione	Tipologia di intervento	
POR FESR	ASSE PRIORITARIO 4 - Promozione della low carbon economy nei territori e nel sistema produttivo	
	Azione 4.6.2 - <i>Rinnovo del materiale rotabile</i>	Introduzione di progetti di bike sharing (con priorità per le bici elettriche) per i cittadini.
	Azione 4.6.4 - <i>Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub</i>	L'Azione, a integrazione degli altri interventi di mobilità sostenibile previsti dall'Asse, promuove azioni volte alla creazione di aree pedonali, percorsi e reti ciclabili finalizzate a consentire la mobilità pedonale e ciclabile e ad un migliore accesso ed utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale.

* Ulteriori possibili interventi finanziati dal PON Metro per l'Area metropolitana di Bologna



FRIULI VENEZIA GIULIA		
	Asse/Misura/Azione	Tipologia di intervento
POR FESR	ASSE PRIORITARIO 3 - Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori	
	Azione 4.3 – Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charging hub	<ul style="list-style-type: none"> – Interventi volti alla riduzione del traffico automobilistico, sia infrastrutturali (creazione di piste ciclabili protette e riservate). – Sviluppo della mobilità dolce risolvendo i nodi critici della ciclabilità, di interventi di nuove politiche per la sosta, con la creazione di parcheggi filtro e postazioni di Bike sharing per favorire lo scambio auto-bicicletta, di interventi di carattere immateriale quali campagne di promozione per la mobilità sostenibile.
PSR	7.5. Itinerari per la valorizzazione e la fruizione turistica del territorio Rurale	
	Sottomisura 7.5.1 sostegno a investimenti di fruizione pubblica in infrastrutture ricreative, informazioni turistiche e infrastrutture turistiche su piccola scala	<p>Recupero e valorizzazione di una rete di percorsi intercomunali, riservata ad una determinata tipologia di turismo, rispettosa e attenta ai valori ambientali, naturalistici, storico-culturali, paesaggistici e di sostenibilità del territorio rurale e coerente con il Piano del turismo regionale 2014-2018.</p> <p>I percorsi saranno individuati su tracciati già esistenti e preferibilmente su viabilità a fondo naturale, per una percorribilità slow, a piedi, in bicicletta e a cavallo.</p>

MOLISE		
	Tipologia di intervento	Tipologia di intervento
POR FESR	Asse 4 - Energia sostenibile	
	Azione 4.4.3 - Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub	Interventi volti alla realizzazione di infrastrutture funzionali alla mobilità individuale, con priorità per piste ciclabili e charginghub



LAZIO*		
	Tipologia di intervento	Tipologia di intervento
POR FESR	Asse prioritario 4 – Energia sostenibile e mobilità	
	Azione 4.6.1 - Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto	Percorsi ciclabili; bike sharing; mobilità elettrica <i>(Interventi nell'area Metropolitana di Roma da realizzare in raccordo con il PON Metro)</i>
PSR	7.5.1 Investimenti per uso pubblico in infrastrutture ricreative, informazione turistica e infrastrutture turistiche su piccola scala	
	Sottomisura 7.5 - Sostegno a investimenti di fruizione pubblica in infrastrutture ricreative, informazioni turistiche e infrastrutture turistiche su piccola scala	Individuazione, realizzazione, ripristino e adeguamento di itinerari tematici a scopo didattico-ricreativo (cultura, storia, natura, enogastronomia), percorsi attrezzati (escursionismo, ippoturismo, birdwatching, trekking, mountain bike, orienteering, sci di fondo, canoa, roccia), piste ciclabili.

* Ulteriori possibili interventi finanziati dal PON Metro per l'Area metropolitana di Roma



LOMBARDIA *		
	Asse/Misura/Azione	Tipologia di intervento
POR FESR	ASSE IV - Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori	
	Azione IV.4.e.1.1 - Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charging hub - Mobilità ciclistica.	L'azione intende promuovere interventi per la mobilità ciclistica orientati a garantire la connessione e l'integrazione della rete di livello regionale, individuata dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) approvato con DGR n.1657/2014, con quelle di scala urbana prevedendo il collegamento dei grandi attrattori di traffico locale tra di loro e con i nodi del sistema della mobilità collettiva (stazioni ferroviarie e del trasporto pubblico locale).
	ASSE VI - Strategia turistica delle aree interne	
	Azione VI.6.c.1.1 – Interventi per la tutela, la valorizzazione e la messa in rete del patrimonio culturale, materiale e immateriale, nelle aree di attrazione di rilevanza strategica tale da consolidare e promuovere processi di sviluppo.	Messa in rete del patrimonio attraverso la valorizzazione delle eccellenze locali storico architettoniche, culturali e naturali in percorsi multi-offerta, accessibili secondo diverse modalità e a diversi potenziali fruitori. Dovranno essere quindi valorizzate le reti di connessione fisica sia attraverso la mobilità dolce (reti ciclabili integrate) sia attraverso la cura all'accessibilità per i soggetti disabili, promuovendo un territorio aperto e circuiti ed itinerari di fruizione del territorio.
POR FSE	Asse prioritario IV - Capacità istituzionale e amministrativa	
	Azione 11.1.2 - Progetti di Open Government per favorire trasparenza, collaborazione e partecipazione realizzati tramite il coinvolgimento di cittadini/stakeholder e iniziative per il riutilizzo dei dati pubblici, la partecipazione civica e il controllo sociale	Creazione di banca dati georeferenziata, unificata e interoperabile, dei percorsi ciclabili regionali, provinciali e comunali e implementazione di servizi e strumenti correlati

* Ulteriori possibili interventi finanziati dal PON Metro per l'Area metropolitana di Milano



PUGLIA *		
	Tipologia di intervento	Tipologia di intervento
POR FESR	Asse IV - Energia sostenibile e qualità della vita	
	Azione 4.4 – <i>interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane</i>	Realizzazione di interventi pubblici in infrastrutture ed impianti tecnologici finalizzati a ridurre il numero di veicoli pubblici e privati inquinanti ed incrementare modalità alternative a basso impatto ambientale. Gli interventi riguardano: la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili e/o ciclo pedonale sia sulla scala micro-locale che di medio o lungo raggio, anche attraverso interventi di messa in sicurezza e/o segnalamento.

* Ulteriori possibili interventi finanziati dal PON Metro per l'Area metropolitana di Bari

MARCHE		
	Tipologia di intervento	Tipologia di intervento
POR FESR	Asse prioritario 4 - Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori	
	Obiettivo Specifico 14 - <i>Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Promozione di stili di trasporto eco-compatibili che scoraggino l'uso del mezzo privato (ad es. introduzione di pedaggi per l'ingresso nelle aree urbane, realizzazione di piste ciclabili, ztl e corsie preferenziali, ecc.). – Sostegno alla transizione verso veicoli più efficienti e meno inquinanti, attraverso l'ammodernamento del parco rotabile e gli incentivi all'uso di mezzi a basso impatto (dai mezzi elettrici, sia pubblici che privati, all'uso della bicicletta ecc.).



P.A. BOLZANO	
Tipologia di intervento	Tipologia di intervento
POR FESR	Asse prioritario 3 - Ambiente sostenibile
	<p>Azione 4.6.1 - Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interventi finalizzati a rafforzare la buona disponibilità della cittadinanza a spostarsi utilizzando i mezzi pubblici e/o a privilegiare modalità individuali meno inquinanti (bicicletta, a piedi). - Misure per la ristrutturazione dei "Centri di mobilità" vedono conferire priorità al soddisfacimento delle necessità dei viaggiatori che utilizzano modalità di trasporto maggiormente sostenibili (ad esempio, attraverso la realizzazione di parcheggi per biciclette e veicoli a motore localizzati nei pressi dei terminal dei treni, la creazione di centri di ricarica per mezzi a basso impatto ambientale) e favoriscono l'utilizzo del trasporto combinato. - Sviluppo di sistemi innovativi per l'estensione dell'Alto-Adige Pass a servizi aggiuntivi (park&ride, noleggi bici); sistemi di controllo del traffico Urbano.

VALLE D'AOSTA	
Tipologia di intervento	Tipologia di intervento
POR FESR	Asse Prioritario 4 - Sostenere la transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori
	<p>Azione 4.6.4 - Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charging hub</p> <ul style="list-style-type: none"> - Completamento della rete ciclopedonale ("BiciPlan"). L'intervento ricuce i tratti già esistenti andando a configurare un sistema continuo, leggibile e capillare, costituito non solo da piste ciclabili in sede propria ma anche da percorsi promiscui ciclopedonali ovvero strade a basso traffico interne ai quartieri (Zone 30) e alle zone a traffico limitato e aree pedonali esistenti e proposte. - Servizi di supporto alla mobilità ciclabile; tali servizi sono volti a facilitare l'uso della bicicletta sia dei residenti che dei fruitori occasionali. Le azioni riguardano la promozione della bicicletta a noleggio (bike sharing), dotando i principali nodi di attrazione degli spostamenti (scuole, ospedale, sedi della pubblica amministrazione e dei servizi alla popolazione, attrattori culturali) di spazi di sosta attrezzati per le biciclette da associare-integrare con le postazioni di bike sharing.



TOSCANA *	
Tipologia di intervento	Tipologia di intervento
<p>Asse Prioritario 4 - Sostenere la transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori</p> <p>Azione 4.6.4 – Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub</p>	<p>– Realizzazione e/o il potenziamento dei sistemi a sostegno della mobilità dolce, ciclabile o pedonale, con particolare riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • incremento della rete ciclabile e ciclopedonale esistente, privilegiandone il completamento su tutto il territorio urbano e la messa in rete; • incremento della sicurezza del traffico ciclistico; • integrazione con il sistema della mobilità collettiva e/o connessione con i principali poli attrattori; • realizzazione aree di sosta e parcheggi attrezzati dedicati alle biciclette; • realizzazione di interventi di vivibilità e qualità urbana finalizzati alla ciclopedonalità. <p>– Incremento della rete ciclabile esistente, il suo completamento sul territorio urbano, l'interconnessione degli itinerari ciclabili e la loro messa in rete ("effetto rete"), la messa in sicurezza, la connessione con il sistema della mobilità collettiva (TPL) ed in particolare con il sistema ferroviario regionale, l'interconnessione con il quale è riconosciuta quale suscettibile di massimizzare la capacità di produrre effetti positivi nell'azione di abbattimento di CO2. In particolare, l'aumento degli effetti positivi è conseguibile mediante l'integrazione dei percorsi in una rete e l'interconnessione tra i percorsi sia con il sistema della mobilità collettiva, sia con i grandi attrattori di traffico (stazioni ferroviarie, parcheggi scambiatori, ecc.), con particolare riferimento al contesto urbano.</p> <p><i>(Interventi nell'area fiorentina da realizzare in raccordo con il PON Metro)</i></p>
POR FESR	

* Ulteriori possibili interventi finanziati dal PON Metro per l'Area metropolitana di Firenze



PIEMONTE *		
	Asse/Misura/Azione	Tipologia di intervento
POR FESR	Asse V - Tutela dell'ambiente e valorizzazione delle risorse culturali e ambientali	
	Azione V.6c.7.1 - <i>Interventi per la tutela, la valorizzazione e la messa in rete del patrimonio culturale, materiale e immateriale, nelle aree di attrazione di rilevanza strategica tale da consolidare e promuovere processi di sviluppo</i>	Interventi complementari con altri progetti regionali quali la Ciclovia del Po'.
PSR	7.5.1 Infrastrutture turistico-ricreative ed informazione	
	Sottomisura 7.5 - <i>sostegno a investimenti di fruizione pubblica in infrastrutture ricreative, informazioni turistiche e infrastrutture turistiche su piccola scala</i>	Creazione e miglioramento di itinerari fruibili a piedi, in bicicletta e a cavallo, di vie ferrate, di siti di arrampicata e di altre infrastrutture di tipo ricreativo e a servizio dell'outdoor, compresa la segnaletica informativa e la fornitura dell'attrezzatura a servizio della fruizione pubblica

* Ulteriori possibili interventi finanziati dal PON Metro per l'Area metropolitana di Torino



UMBRIA		
	Asse/Misura/Azione	Tipologia di intervento
POR FESR	Asse Prioritario 4 - Sviluppo urbano sostenibile	
	Azione 6.3.1 – Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto	<ul style="list-style-type: none"> – Realizzazione di sistemi di bike sharing e car sharing con l'impiego di veicoli a basse emissioni, per l'utilizzo da parte di residenti e turisti; realizzazione di parcheggi di scambio sicuri per le bici, con la possibilità di prenotare il posto, un box, rendendo più "appetibile" la mobilità ciclistica nelle aree urbane; realizzazione di infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici finalizzate a costituire una rete urbana integrata con la rete ferroviaria e i sistemi di TPL. – Realizzazione di percorsi ciclabili integrati all'interno delle aree urbane, in particolare di quelle a rischio di superamento dei principali inquinanti.
PSR	7.6.1 Riquilificazione e valorizzazione delle aree rurali	
	Sottomisura 7.6 - Sostegno per studi/investimenti relativi alla manutenzione, al restauro e alla riquilificazione del patrimonio culturale e naturale dei villaggi, del paesaggio rurale e dei siti ad alto valore naturalistico, compresi gli aspetti socioeconomici di tali attività, nonché azioni di sensibilizzazione in materia di ambiente	Realizzazione o riquilificazione di micro reti ecologiche sulle quali sviluppare percorsi dedicati alla mobilità lenta (piste pedonali, ciclabili, ippovie)



SARDEGNA *		
	Asse/Misura/Azione	Tipologia di intervento
POR FESR	Asse Prioritario IV - Energia sostenibile e qualità della vita	
	Azione 4.6.4 - Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub.	Rafforzamento dei sistemi di spostamento a basso impatto (mobilità ciclabile/pedonale ed elettrica), attraverso azioni integrate di potenziamento delle infrastrutture e di miglioramento dell'accessibilità ai mezzi di trasporto sostenibili, alternativi al mezzo privato
	Asse prioritario VI - Uso efficiente delle risorse e valorizzazione degli attrattori naturali, culturali e turistici	
	Azione 6.5.1 - Azioni previste nei Prioritized Action Framework (PAF) e nei Piani di gestione della Rete Natura 2000	Creazione di percorsi a basso impatto ambientale (sentieri e piste ciclabili) che consentono alle persone di attraversare il territorio e di fruire delle risorse paesaggistiche (boschi, siepi, filari, ecc.) ed eventualmente di quelle territoriali (luoghi della memoria, posti di ristoro, ecc.).
PSR	7.5.1 Infrastrutture turistiche su piccola scala	
	Sottomisura 7.5 - sostegno a investimenti di fruizione pubblica in infrastrutture ricreative, informazioni turistiche e infrastrutture turistiche su piccola scala	Realizzazione e miglioramento di percorsi escursionistici a piedi, a cavallo e in bicicletta.

* Ulteriori possibili interventi finanziati dal PON Metro per l'Area metropolitana di Cagliari



SICILIA*		
Asse/Misura/Azione	Tipologia di intervento	
POR FESR	ASSE PRIORITARIO 4 - Energia sostenibile e qualità della vita	
	Azione 4.6.4 - Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub	Realizzazione di tracciati ciclopedonali secondo la normativa vigente in materia di sicurezza e tutela dell'utenza. Gli interventi devono essere previsti nei piani urbani della mobilità e/o nei piani urbani del traffico dei singoli enti locali.
	ASSE PRIORITARIO 6 - Tutelare l'Ambiente e Promuovere l'uso Efficiente delle Risorse	
	Azione 6.6.1 - Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale di rilevanza strategica (aree protette in ambito terrestre e marino, paesaggi tutelati) tali da consolidare e promuovere processi di sviluppo	Individuazione e realizzazione di reti sentieristiche e ciclopedonali di connessione esterna tra le aree protette.

* Ulteriori possibili interventi finanziati dal PON Metro per le Aree metropolitane di Palermo, Catania e Messina

LIGURIA *		
Asse/Misura/Azione	Tipologia di intervento	
POR FESR	Asse 6 – Città	
	6.3 - Aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane	Introduzione o potenziamento di itinerari ciclopedonali e punti di noleggio o parcheggio di biciclette (bike sharing). <i>(Attività concordate con le Autorità Urbane e tenendo conto dalle esigenze specifiche dei territori di Imperia e Sanremo ed in considerazione degli interventi del PON Metro che interessano l'area di Genova).</i>
PSR	M07.05 - Infrastrutture turistiche e ricreative	
	Sottomisura 7.5 - Sostegno a investimenti di fruizione pubblica in infrastrutture ricreative, informazioni turistiche e infrastrutture turistiche su piccola scala	Aree attrezzate, piste ciclabili, piste per lo sci di fondo, percorsi escursionistici per trekking, mountain bike, ippoturismo, ecc.

* Ulteriori possibili interventi finanziati dal PON Metro per l'Area metropolitana di Genova



VENETO *		
	Asse/Misura/Azione	Tipologia di intervento
POR FESR	Asse Prioritario 6 - Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS)	
	<i>Ob. specifico 16 - Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili della PA offerti a cittadini e imprese</i>	Sviluppo di un sistema integrato di raccolta di informazioni provenienti dal territorio e ottenute tramite diversi dispositivi e fonti quali: sistemi di monitoraggio della circolazione (veicoli, bici, pedoni, parcheggi, ecc.).
	Asse Prioritario 3 - Competitività dei Sistemi produttivi	
	<i>Ob. specifico Consolidamento, modernizzazione e diversificazione dei sistemi produttivi territoriali</i>	Interventi a favore di imprese di segmenti innovativi dei prodotti turistici (cicloturismo ed enogastronomia).
PSR	P1: Promuovere il trasferimento di conoscenze e l'innovazione nel settore agricolo e forestale e nelle zone rurali	
	<i>5.2.1.3. 1C - Incoraggiare l'apprendimento lungo tutto l'arco della vita e la formazione professionale nel settore agricolo e forestale</i>	Formare nuovi collaboratori dell'impresa agricola con specifiche mansioni e competenze (animatore in fattoria didattica, educatore in agriturismo o in fattoria sociale, guida del turismo rurale, guida cicloturistica, ecc.)

* Ulteriori possibili interventi finanziati dal PON Metro per l'Area metropolitana di Venezia

CAMPANIA *		
	Tipologia di intervento	Tipologia di intervento
PSR	8.5.1 Sostegno agli investimenti destinati ad accrescere la resilienza e il pregio ambientale degli ecosistemi forestali	
	<i>Sottomisura 8.5 - Sostegno agli investimenti destinati ad accrescere la resilienza e il pregio ambientale degli ecosistemi forestali</i>	Valorizzazione, ripristino, miglioramento delle aree di accesso al bosco e di penetrazione (sentieri, viabilità minore, piste ciclabili, ippovie).

* Ulteriori possibili interventi finanziati dal PON Metro per l'Area metropolitana di Napoli

Ulteriori informazioni:

- Programmi operativi Programmazione 2014-2020. Agenzia per la coesione territoriale:
http://www.opencoesione.gov.it/programmi_2014_2020/



Presentare una proposta nell'ambito dei Fondi strutturali e di investimento europei - SIE

Per presentare una proposta di progetto nell'ambito dei Fondi strutturali e di investimento europei ci si può rivolgere all'Autorità di gestione del Programma Operativo, organismo incaricato di valutare i progetti ricevuti e di decidere se accordare il finanziamento. In Italia il bando viene pubblicato sia sul sito web delle singole Autorità di gestione che sulla Gazzetta Ufficiale nazionale o regionale a seconda che si tratti di un Programma Operativo Regionale oppure di un Programma Operativo Nazionale.

L'elenco delle Autorità di Gestione è disponibile sul sito web della Commissione europea.

Ulteriori informazioni:

- DG Politica Regionale – Inforegio – Punti di Contatto a livello nazionale
http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/index_en.cfm?gv_pay=IT&gv_reg=ALL&gv_obj=ALL&gv_the=ALL&gv_per=3

Il portale “OpenCoesione”: conoscere ciò che è stato già finanziato in Italia con la politica di coesione?

Per conoscere ciò che è stato finanziato in Italia con i fondi della politica di coesione si può consultare “OpenCoesione” il portale italiano sull'attuazione degli investimenti programmati nel ciclo 2007-2013 da Regioni e Amministrazioni centrali dello Stato con le risorse per la coesione. Il portale è stato implementato ed arricchito di informazioni per il ciclo di programmazione 2014-2020 e costituisce il portale unico nazionale previsto dal Regolamento 1303/2013 e dall'Accordo di Partenariato.

L'obiettivo è quello di promuovere il dibattito sulle politiche di coesione, sulla destinazione dei fondi, sull'efficacia degli interventi, sull'effetto prodotto per la qualità di vita dei cittadini.

L'idea del portale nasce dalla consapevolezza che le Autorità di Gestione dei Fondi strutturali, unitamente ai beneficiari dei progetti, devono mostrare ai cittadini delle diverse regioni italiane, nonché ai mezzi di comunicazione e ai politici di tutti i livelli, i risultati degli investimenti effettuati, mentre i contribuenti dell'Unione europea hanno il diritto di sapere come vengono spesi i loro soldi.

I dati sono quindi pubblicati per consentire ai cittadini di valutare se i progetti corrispondono ai loro bisogni e se le risorse vengono impegnate in modo efficace.

Il portale fornisce informazioni sui progetti finanziati dalle politiche di sviluppo e coesione. Per ogni soggetto coinvolto nel co-finanziamento vengono indicati tutti i progetti e i finanziamenti gestiti.

Ulteriori informazioni:

- OpenCoesione
<http://opencoessione.gov.it/>



A chi rivolgersi per informazioni

- Le **Autorità di Gestione** (AdG) dei Fondi Strutturali nei 28 Paesi Membri dell'UE
http://ec.europa.eu/regional_policy/manage/authority/authority_en.cfm
- La rete **Europe Direct** di informazioni ai cittadini sulle politiche e finanziamenti UE
http://europa.eu/europedirect/meet_us/index_en.htm
- **I Centri di Documentazione Europea (CDE)** forniscono informazioni agli istituti superiori di insegnamento e di ricerca per promuovere e sviluppare l'insegnamento e la ricerca sull'integrazione europea, incoraggiarli a partecipare al dibattito sull'integrazione europea e contribuire, al fine di aumentare la trasparenza, a far conoscere le politiche dell'Unione europea a tutti i cittadini europei.
http://europa.eu/europedirect/meet_us/directory/index_en.htm
- **Team Europe**, una rete di conferenzieri ed esperti di questioni comunitarie che riceve il supporto della Direzione generale "Stampa e comunicazione" della Commissione europea. Questi esperti sono selezionati dalle Rappresentanze dell'UE negli Stati membri, le quali sono altresì responsabili del coordinamento dei "Team" nazionali. Pur operando in stretta collaborazione con la Commissione, i membri del Team restano conferenzieri indipendenti ed agiscono a titolo individuale
http://europa.eu/europedirect/meet_us/directory/index_en.htm
- **Euro Info centre:** Forniscono informazioni alle imprese sino alla fornitura di servizi di assistenza e consulenza
<http://www.euroinfocentre.it/>
- **Eurodesk:** Rete realizzata con il supporto della DG Istruzione e cultura e del programma "Gioventù in Azione" per fornire informazioni sulle opportunità offerte dall'Unione europea e dal Consiglio d'Europa ai giovani nei settori della cultura, della formazione, del lavoro, della mobilità giovanile e del volontariato.
<http://www.eurodesk.it/>
- **Enterprise Europe Network:** gestita dalla DG Imprese e industria della Commissione europea aiuta le piccole e medie imprese a cogliere opportunità e vantaggi del mercato europeo ed a sviluppare il loro potenziale di innovazione.
<http://www.een-italia.eu/>
- **DG Politica Regionale** della Commissione europea – Inforegio
http://ec.europa.eu/regional_policy/index.cfm/it/



I finanziamenti diretti: i programmi tematici dell'Unione europea

I **Fondi diretti** sono gestiti direttamente dalla diverse Direzioni generali della Commissione europea (ricerca, istruzione, ambiente, trasporti, etc.) o da Agenzie da essa delegate. Si tratta di sovvenzioni di natura non commerciale, che devono essere integrati da risorse proprie dei beneficiari. Questo tipo di finanziamenti richiedono la costituzione di un partenariato transnazionale tra due o più Paesi europei. Nei fondi diretti la Commissione europea trasferisce gli importi direttamente ai beneficiari del progetto quindi non c'è mediazione a livello nazionale.

Un'altra distinzione importante consiste nel fatto che i fondi strutturali possono finanziare "infrastrutture" mentre i programmi tematici finanziano essenzialmente "idee innovative", scambi di esperienze, migliori pratiche oppure l'organizzazione di seminari e convegni, studi, da realizzare in partenariato con altri paesi europei.

I Programmi tematici vengono gestiti direttamente dalle diverse Direzioni generali competenti dell'Unione europea, che periodicamente pubblicano dei "bandi" che si manifestano sotto forma di:

- inviti a presentare proposte (call for proposals)
- gare d'appalto (call for tenders)

I programmi comunitari possono interessare qualsiasi tema delle politiche comunitarie. Le istituzioni comunitarie decidono che tipo di programmi finanziare ed il relativo budget.

Qualsiasi soggetto giuridico può presentare una proposta di progetto. La presentazione, la valutazione e il controllo sulla gestione dei progetti sono di competenza delle diverse Direzioni Generali (DG) della Commissione europea, responsabili delle singole linee finanziarie.

Una delle caratteristiche principali di questo tipo di finanziamenti è la dimensione transnazionale, in base alla quale i progetti devono essere realizzati in partenariato con almeno due organismi di due Stati Membri diversi. La sovvenzione accordata ai partner del progetto è un contributo a fondo perduto che generalmente varia da un minimo del 35% ad un massimo dell'100% (in rarissimi casi) dei costi totali. E' quindi necessario un cofinanziamento con risorse proprie del beneficiario, di fondi nazionali oppure di sponsor privati. Il cofinanziamento deve essere sempre documentato adeguatamente.

I potenziali candidati, una volta individuato lo strumento finanziario di loro interesse, entrano in contatto diretto con i funzionari della Commissione già nella fase di stesura della proposta, e conservano questo rapporto fino alla conclusione del progetto (in caso di



esito positivo della proposta). Esistono però, per molte di queste linee di finanziamento, dei Punti di Contatto Nazionali il cui compito è la raccolta di informazioni e l'assistenza ai potenziali partecipanti a livello nazionale. I Punti di Contatto Nazionale organizzano spesso corsi e seminari sui bandi pubblicati, e su come presentare proposte progettuali nell'ambito degli inviti a presentare proposte. Spesso forniscono anche guide per gli utenti nelle lingue nazionali.

I finanziamenti diretti possono essere divisi in due gruppi:

- ***i programmi europei*** che permettono agli Stati membri di cooperare tra di loro, anche se molti di questi sono ormai aperti alla partecipazione dei Paesi della Zona Europea di Libero Scambio (Norvegia, Islanda e Lichtenstein) dei paesi candidati, della Svizzera e di altri Paesi Terzi;
- ***i programmi di assistenza esterna*** che rappresentano il quadro legislativo dell'assistenza esterna UE nei confronti dei Paesi del Vicinato, dei Paesi terzi ed in Via di Sviluppo.

Cosa si intende per progetto europeo?

Un progetto europeo può avere forme differenti. Normalmente un progetto viene attuato da un consorzio costituito da partecipanti provenienti da diversi Stati Membri dell'Unione europea che hanno come obiettivo quello di aumentare la mobilità, sviluppare nuove conoscenze, trasferire buone prassi oppure rafforzare la dimensione europea. La dimensione, l'organizzazione interna e l'obiettivo dei singoli progetti possono variare a seconda del settore e dell'argomento trattato. Sempre più spesso si assiste alla costituzione di consorzi ampi e a reti di progetto. In questo modo gli enti partecipanti mettono a disposizione del consorzio o della rete le loro competenze specifiche in un determinato settore. Un progetto UE può finanziare e sostenere una serie di attività quali: creazione di reti, scambi di buone pratiche, accesso transnazionale alle infrastrutture, studi, conferenze, ecc.

Quali sono gli strumenti finanziari utilizzati nel periodo di programmazione precedente?

Relativamente ai settori di riferimento della presente guida nei periodi di programmazione precedente i fondi diretti hanno finanziato progetti utilizzando diversi strumenti finanziari quali:

- il programma Energia Intelligente Europa nelle azioni "Steer" e "Save"
- il programma quadro di Ricerca e Sviluppo Tecnologico
- il programma Salute
- il programma Life
- i programmi di assistenza per la Preadesione e il Vicinato
- il programma per l'apprendimento permanente
- l'iniziativa Civitas 2000
- il programma Gioventù in Azione



Il programma Energia Intelligente Europa, in particolare, ha finanziato molti progetti nel settore della ciclabilità e del turismo sostenibile mentre il programma per la Competitività e l'innovazione è stato maggiormente utilizzato per finanziare azioni nel settore del turismo.

L'iniziativa comunitaria CIVITAS, Città VITALità Sostenibilità (l'iniziativa europea lanciata dall'Unione Europea nel 2002 e dedicata al sostegno della mobilità urbana sostenibile, pulita ed efficiente) in particolare, ha dato un contributo notevole nei settori di interesse della presente guida in quanto ha consentito di attuare strategie di trasporto urbano sostenibili. Con un budget totale superiore a 300 milioni di euro (di cui 100 destinati alle città europee), CIVITAS ha dato vita a due fasi distinte:

- CIVITAS I, inserito nel V Programma Quadro di Ricerca (2002-2006);
- CIVITAS II, inserito nel VI Programma Quadro di Ricerca (2005-2009).

Gli obiettivi di CIVITAS sono stati:

- la promozione e attuazione di misure di trasporto urbano sostenibili, pulite ed efficienti dal punto di vista energetico;
- attuazione di pacchetti integrati di tecnologia e strategie nel settore energetico e dei trasporti;
- costruzione di una massa critica e mercato per l'innovazione.

L'iniziativa CIVITAS ha avuto come obiettivo quello di rendere le città dei laboratori di sperimentazione di azioni innovative, frutto della collaborazione tra enti ed aziende, riguardanti un trasporto pubblico a basso impatto ambientale in cui gli aspetti tecnologici sono stati fortemente integrati alle politiche dei trasporti.

CIVITAS è stata affiancata da 2 progetti di sviluppo orizzontale (METEOR, CIVITAS GUARD) che ne hanno curato la divulgazione in tutta Europa, organizzando forum annuali e sostenendo il potenziale effetto moltiplicatore a lungo termine delle azioni di CIVITAS.

Quali gli strumenti finanziari da utilizzare nel periodo di 2014-2020?

Nel periodo di programmazione attuale 2014-2020 una nuova serie di strumenti finanziari hanno sostituito i programmi utilizzati nei periodi di programmazione precedenti e continueranno a finanziare progetti nei settori di interesse di questa guida.

Si segnala, in particolare che il programma Erasmus+ contiene un'azione specifica per lo sport, mentre il programma COSME contiene un'azione chiave che mira a migliorare le condizioni quadro per le imprese europee a cui è stata assegnata 253 milioni di euro, di cui 109,9 milioni destinati al settore del turismo.

Per quanto riguarda il settore trasporti l'Italia sarà attraversata da quattro, su un totale di dieci corridoi prioritari, finanziati nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa che tra l'altro potrà finanziare anche percorsi che mirino a realizzare una pista ciclabile europea.



Orizzonte 2020 (il nuovo programma di ricerca dell'Unione europea che mira a rendere l'Europa più competitiva) finanzierà la ricerca nelle due ruote elettriche. I consorzi sono quindi invitati a presentare proposte di progetto nel settore della ricerca per migliorare l'efficienza dei veicoli elettrici già esistenti, e di studiare nuove tipologie e prototipi. Fa parte di Orizzonte 2020 l'iniziativa comunitaria "Green Cars" esistente nel periodo di programmazione precedente presente ora in Orizzonte 2020 con la denominazione di "Green Vehicles Initiative" (EGVI). Dotata di uno stanziamento che si aggira tra i 5 e 8 milioni di euro può finanziare i "veicoli elettrici su due ruote" e nuove tipologie di veicoli leggeri.

Inoltre è ancora possibile utilizzare dei finanziamenti residui nell'ambito di CIVITAS CAPITAL, ultima fase dell'iniziativa comunitaria CIVITAS. CIVITAS CAPITAL ha come missione quella di contribuire in modo significativo agli obiettivi del Libro bianco sui trasporti dell'Unione europea, capitalizzando i risultati sistematicamente ottenuti negli ultimi 11 anni da CIVITAS e creando un'efficace "catena del valore" per l'innovazione nella mobilità urbana. CIVITAS CAPITAL porta avanti un processo di mainstreaming dei principi di CIVITAS, contando su una comunità di stakeholder ancora più forte. CIVITAS CAPITAL aiuta a costruire un ponte verso un'identità più avanzata nel contesto del programma Orizzonte 2020.

Il 28 febbraio 2014, CIVITAS CAPITAL, ha aperto la prima di una serie di quattro call per attività che incoraggiano l'adozione di soluzioni per la mobilità urbana sostenibile.

Nell'ambito di CIVITAS CAPITAL, l'Istituto di Studi per l'Integrazione dei Sistemi (ISIS) ha la responsabilità del Segretariato del network italiano CIVINET Italia, in collaborazione con la città di Reggio Emilia.

CIVINET Italia permette invece, alle città partecipanti, di condividere esperienze e sviluppare politiche e misure innovative per la mobilità sostenibile, attraverso workshop, visite tecniche, seminari per condividere politiche, formazione e scambi professionali, finanziamento per lo scambio di buone pratiche in materia di trasporti e mobilità urbana, pubblicazioni e newsletter.

Nel 2014, l'iniziativa ha ottenuto il patrocinio ufficiale da parte del Ministero Italiano dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e dell'ANCI – Associazione Nazionale Comuni Italiani.

Per poter aderire alla rete italiana è necessario compilare la Lettera di Intenti, disponibile sul sito web, e inviarla al Segretariato del Network. Dopo l'approvazione da parte del Comitato di Gestione, per gli enti pubblici è necessario un atto formale di adesione (Delibera di Giunta o di Consiglio).



Nel febbraio 2016 è stata aperta una nuova call per la creazione di nuove reti nazionali in Paesi non ancora coperti da CIVINET. Il finanziamento di circa 6.000€ è stato destinato a:

- attività di lancio della rete (evento di lancio, comunicazione con le potenziali città interessate)
- costituzione della struttura (in modo formale, oppure informale), e la registrazione sul sito CIVITAS
- sostegno alla struttura per la preparazione del primo piano annuale di attività

Ulteriori possibilità di finanziamenti possono poi essere richieste, tramite bandi, una volta costituita la rete.

Ulteriori informazioni:

- Iniziativa comunitaria "Civitas"
<http://www.civitas.eu/>
- Isis
<http://www.isis-it.com/>
- "Libro bianco sui trasporti dell'Unione europea"
http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_it.pdf
- Green Vehicles Initiative
http://ec.europa.eu/research/press/2013/pdf/ppp/egvi_factsheet.pdf



La seguente tabella permette di individuare quali “finanziamenti diretti” della programmazione attuale hanno sostituito quelli del periodo di programmazione 2007-2013.

Settore	Linea di finanziamento 2014-2020	Linea di finanziamento 2007-2013
FONDI INDIRETTI		
Trasporti Ambiente Salute Sviluppo locale	Regioni meno sviluppate Regioni in transizione Regioni più sviluppate	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obiettivo convergenza ▪ Obiettivo competitività regionale e occupazione
Trasporti Ambiente Sviluppo locale	Cooperazione territoriale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cooperazione territoriale
Ambiente Salute Cambiamento climatico Sviluppo locale	Fondo Europeo per gli Affari marittimi e la pesca (FEAMP)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fondo Europeo per la pesca (FEP)
Ambiente Salute Cambiamento climatico Sviluppo locale	Fondo Europeo per l'Agricoltura e lo sviluppo Rurale (FEASR)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale (FEASR)
FONDI DIRETTI		
Ambiente	Programma per l'ambiente e l'azione per il Clima (Life)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Life +
Ricerca Innovazione e imprese	Orizzonte 2020	<ul style="list-style-type: none"> ▪ VII Programma Quadro di Ricerca e Sviluppo Tecnologico (VII PQ di RST) ▪ Programma Quadro per la Competitività e l'Innovazione (CIP) ▪ Istituto Europeo di Innovazione e Tecnologia (EIT)
Ricerca Innovazione e imprese	COSME	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programma Quadro per la Competitività e l'Innovazione (CIP) – Linea “Accesso ai finanziamenti”
Formazione e istruzione	Erasmus per tutti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programma di Apprendimento permanente ▪ Gioventù in azione ▪ Erasmus Mundus ▪ Tempus ▪ Edulink ▪ Alfa ▪ Programma di cooperazione bilaterale con i Paesi industrializzati
Trasporti Telecomunicazioni Energia	Meccanismo per collegare l'Europa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TEN-T ▪ TEN-E ▪ Marco Polo 2
Salute	Programma di azione dell'Unione in materia di salute	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programma comunitario in tema di salute



Come posso co-finanziare? Un'opportunità può venire dal crowdfunding

Il crowdfunding è un processo collaborativo di un gruppo di persone che utilizza il proprio denaro in comune per sostenere gli sforzi di persone ed organizzazioni. È un processo di finanziamento dal basso, che mobilita persone e risorse. Il termine trae la propria origine dal crowdsourcing, processo di sviluppo collettivo di un prodotto. Il crowdfunding si può riferire a processi di qualsiasi genere, dall'aiuto in occasione di tragedie umanitarie al sostegno all'arte e ai beni culturali, al giornalismo partecipativo, fino all'imprenditoria innovativa e alla ricerca scientifica.

Il web è solitamente la piattaforma che permette l'incontro e la collaborazione dei soggetti coinvolti in un progetto di crowdfunding.

Il crowdfunding è una forma alternativa di finanziamento che mette in contatto chi ha la possibilità di donare, prestare o investire denaro con chi ha bisogno di finanziamenti per lo sviluppo di progetti specifici.

I promotori di una specifica iniziativa possono avviare direttamente una raccolta fondi, un'ambiente web che faccia da intermediario (c.d. piattaforma di crowdfunding), può risultare utile al fine di supportare l'intero processo di raccolta dei fondi.

Il crowdfunding può avere forme differenti che vanno dal finanziamento collettivo alle donazioni, agli investimenti finanziari e alle sponsorizzazioni.

Il 3 Ottobre 2013 la Commissione europea ha lanciato una Consultazione pubblica sul processo di finanziamento "crowdfunding", che si è conclusa il 31 dicembre 2013.

Alla base della consultazione c'è stata la volontà, da parte della Commissione europea, di invitare i cittadini, le imprese e gli altri stakeholder a condividere il loro punto di vista in merito ai potenziali benefici e ai rischi del crowdfunding. Lo scopo della consultazione è stato quello di esplorare le modalità in cui l'azione europea può promuovere il crowdfunding in Europa.

I feedback che si otterranno grazie alla consultazione, concorreranno a valutare la necessità di modificare l'attuale legislazione finanziaria nazionale con l'obiettivo di facilitare nuove forme alternative di finanziamento per le nuove imprese e le PMI in generale.

E' allo studio la possibilità di utilizzare il crowdfunding come forma di co-finanziamento per i progetti europei.

Per ulteriori informazioni

http://ec.europa.eu/internal_market/consultations/2013/crowdfunding/docs/consultation-document_en.pdf



Programma per l'ambiente e per il clima (LIFE)

Il programma Life 2014-2020 sostituisce il programma Life+ in vigore dal 2007 al 2013.

Tra le novità del futuro programma LIFE si possono citare:

- la creazione di un nuovo sottoprogramma per l'azione in campo climatico;
- una definizione più chiara delle priorità in relazione ai programmi pluriennali adottati in consultazione con gli Stati membri;
- nuove possibilità di attuare i programmi su più larga scala mediante "**progetti integrati**" che aiutino a mobilitare ulteriori fondi a livello europeo, nazionale o privato per conseguire obiettivi in materia di ambiente o clima.

Comprende due *sotto-programmi*:

- ✓ Ambiente
- ✓ Azioni per il clima.

Il **sottoprogramma "Ambiente"** finanzia interventi nei seguenti ambiti:

- "**ambiente ed uso efficiente delle risorse**": mira ad individuare soluzioni più creative per migliorare l'attuazione della politica ambientale e integrare gli obiettivi ambientali in altri settori;
- "**natura e biodiversità**": mira a sviluppare le migliori pratiche per arrestare la perdita di biodiversità e ripristinare i servizi ecosistemici, mantenendo al contempo come proprio fulcro il sostegno ai siti di Natura 2000, soprattutto mediante progetti integrati coerenti con i quadri di azioni prioritarie degli Stati membri (quali descritti nel nuovo documento della Commissione sul finanziamento di Natura 2000);
- "**governance e informazione in materia ambientale**": promuove la condivisione di conoscenze, la diffusione delle migliori pratiche e un migliore rispetto della normativa oltre a campagne di sensibilizzazione.

Il **sottoprogramma "Azioni per il clima"** interessa i seguenti ambiti:

- "**attenuazione dei cambiamenti climatici**": per la riduzione delle emissioni dei gas ad effetto serra;
- "**adattamento ai cambiamenti climatici**": per aumentare la resistenza ai cambiamenti climatici;
- "**clima: governance e informazioni**": per migliorare la consapevolezza, la comunicazione, la cooperazione e la diffusione di informazioni sugli interventi di attenuazione e adattamento ai cambiamenti climatici.

Le sovvenzioni di finanziamento dei progetti continuano a costituire il principale tipo di intervento del programma. Le sovvenzioni di funzionamento a favore di organizzazioni non governative e altri organismi continuano ad essere possibili e vi sono inoltre margini per



erogare contributi a strumenti finanziari innovativi. Il programma LIFE adotta, rispetto al passato procedure più snelle e flessibili.

Le sovvenzioni per azioni possono finanziare i seguenti progetti:

- progetti pilota
- progetti dimostrativi
- progetti di buone pratiche
- progetti integrati, principalmente nei settori natura, acqua, rifiuti, aria e mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ad essi
- progetti di assistenza tecnica
- progetti preparatori
- progetti d'informazione, sensibilizzazione e divulgazione
- tutti gli altri progetti necessari al fine di conseguire gli obiettivi del programma.

Il programma LIFE può finanziare altre azioni attuate dalla Commissione a sostegno dell'avvio, dell'attuazione e dell'integrazione delle politiche ambientali e climatiche e della legislazione dell'Unione europea al fine di conseguire gli obiettivi del programma. Tali azioni possono comprendere:

- le spese di informazione e comunicazione, comprese le campagne di sensibilizzazione. Le risorse finanziarie assegnate alle attività di comunicazione coprono anche la comunicazione istituzionale sulle priorità politiche dell'Unione
- studi, indagini, modellizzazioni e scenari
- preparazione, attuazione, monitoraggio, controllo e valutazione dei progetti, delle politiche, dei programmi e della legislazione
- laboratori, conferenze e incontri
- piattaforme di networking e di buone pratiche
- tutte le altre attività necessarie al fine di conseguire gli obiettivi del programma.

Al programma LIFE possono partecipare enti pubblici e privati delle seguenti aree geografiche:

- Stati Membri dell'Unione europea
- i paesi facenti parte dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA) che sono firmatari dell'accordo sullo Spazio economico europeo (SEE);
- i paesi candidati, i potenziali candidati e i paesi in via di adesione all'Unione;
- i paesi ai quali si applica la politica europea di vicinato;
- i paesi che sono divenuti membri dell'Agenzia europea dell'ambiente, a norma del regolamento (CE) n. 933/1999 del Consiglio, del 29 aprile 1999

Il programma LIFE può finanziare attività al di fuori dell'Unione e in **paesi e territori d'oltremare (PTOM)** conformemente alla decisione 2001/822/CE (decisione sull'associazione d'oltremare), a condizione che tali attività siano necessarie per raggiungere gli obiettivi ambientali e climatici dell'Unione e per garantire l'efficacia degli interventi effettuati nei territori degli Stati membri cui si applica il trattato.



Una persona giuridica avente **sede al di fuori dell'Unione** può partecipare ai progetti, a condizione che il beneficiario incaricato del coordinamento del progetto abbia sede nell'Unione e che l'attività da svolgere al di fuori dell'Unione sia necessaria per raggiungere gli obiettivi ambientali e climatici dell'Unione e per garantire l'efficacia degli interventi effettuati nei territori degli Stati membri a cui si applica il trattato.

Nel corso dell'attuazione del programma LIFE, è possibile la cooperazione con le organizzazioni internazionali competenti e con i rispettivi organi e istituzioni a condizione che contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi del programma.

La dotazione finanziaria proposta è di circa **3.456,66 milioni di euro**.

Ulteriori informazioni:

- Direzione Generale "Ambiente" della Commissione europea
<http://ec.europa.eu/environment/life/>
- Regolamento (UE) n. 1293/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sull'istituzione di un programma per l'ambiente e l'azione per il clima (LIFE) e che abroga il regolamento (CE) n. 614/2007
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0185:0208:IT:PDF>
- Punto di Contatto Nazionale
<http://www.minambiente.it/pagina/life>

Orizzonte 2020

Orizzonte 2020 riunisce in un unico programma tutti gli investimenti dell'Unione europea per la Ricerca e l'Innovazione. Nello specifico sostituisce i seguenti programmi del periodo 2007-2013:

- Settimo Programma Quadro di Ricerca e Sviluppo Tecnologico (VIIPQ di RST)
- Programma Quadro per la Competitività e l'Innovazione (CIP)
- Istituto Europeo di Innovazione Tecnologica (IET)

Il programma mira a contribuire a costruire una società e un'economia basate sulla conoscenza e sull'innovazione mediante la mobilitazione di finanziamenti supplementari per la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione e contributi al conseguimento degli obiettivi in materia di ricerca e sviluppo, compreso l'obiettivo del 3% del PIL per la ricerca e lo sviluppo in tutta l'Unione entro il 2020.



L'obiettivo generale di Orizzonte 2020 è costruire una società e un'economia di primo piano su scala mondiale basate sulla conoscenza e sull'innovazione nell'intera Unione, contribuendo nel contempo allo sviluppo sostenibile.

Esso sostiene la strategia Europa 2020 e altre politiche dell'Unione, nonché il conseguimento e il funzionamento dello Spazio europeo della ricerca (SER).

Tre sono le priorità del programma:

- **eccellenza scientifica:** che mira a rafforzare e ad ampliare l'eccellenza della base scientifica dell'Unione e a consolidare lo Spazio europeo della ricerca (SER) al fine di rendere il sistema europeo di ricerca e innovazione più competitivo su scala mondiale. Essa si articola in quattro obiettivi specifici:
 - ✚ *Il Consiglio europeo della ricerca* fornisce finanziamenti attraenti e flessibili per consentire a singoli ricercatori creativi e di talento e alle loro équipes di esplorare le vie più promettenti alle frontiere della scienza sulla base di una concorrenza di livello unionale.
 - ✚ *Le Tecnologie emergenti e future (TEF):* sostiene la ricerca collaborativa al fine di ampliare la capacità dell'Europa di produrre innovazioni d'avanguardia e in grado di rivoluzionare il pensiero tradizionale. Esso stimola la collaborazione scientifica interdisciplinare sulla base di idee radicalmente nuove, ad alto rischio, accelerando lo sviluppo dei settori scientifici e tecnologici emergenti più promettenti nonché la strutturazione su scala unionale delle corrispondenti comunità scientifiche.
 - ✚ *Le Azioni Marie Skłodowska-Curie:* fornisce un'eccellente e innovativa formazione nella ricerca nonché una carriera interessante e opportunità di scambio di conoscenze grazie alla mobilità transfrontaliera e intersettoriale dei ricercatori, al fine di prepararli al meglio ad affrontare le sfide per la società attuali e future.
 - ✚ *Le Infrastrutture di ricerca:* sviluppa e sostiene le infrastrutture europee di ricerca di eccellenza e le aiuta a contribuire al SER promuovendone il potenziale innovativo, attraendo ricercatori di livello mondiale, formando il capitale umano e integrando in tal modo la corrispondente politica dell'Unione e la cooperazione internazionale.

Queste attività sono intrinsecamente orientate al futuro e allo sviluppo di competenze a lungo termine, si incentrano sulla prossima generazione di conoscenze scientifiche, tecnologiche, di ricercatori e innovazioni e forniscono sostegno a talenti emergenti provenienti dall'Unione e dai paesi associati, nonché dal resto del mondo. Dal momento che il carattere di tali attività è orientato verso la scienza e in considerazione dei dispositivi di finanziamento "dal basso" basati sull'iniziativa dei ricercatori, la comunità scientifica europea svolgerà un importante ruolo nel determinare le prospettive di ricerca seguite nell'ambito di Orizzonte 2020.;



- **leadership industriale:** mira ad accelerare lo sviluppo delle tecnologie e delle innovazioni a sostegno delle imprese del futuro e ad aiutare le PMI europee innovative a crescere per divenire imprese di importanza mondiale. Essa si articola in tre obiettivi specifici:
 - ✚ "*Leadership nelle tecnologie abilitanti e industriali*" fornisce un sostegno mirato alla ricerca, allo sviluppo e alla dimostrazione nonché, se del caso, alla standardizzazione e certificazione di tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC), nanotecnologie, materiali avanzati, biotecnologie, tecnologie produttive avanzate e tecnologia spaziale. L'accento sarà posto sulle interazioni e le convergenze fra le diverse tecnologie e sulle loro relazioni con le sfide per la società (in tutti questi ambiti occorre tenere in considerazione le esigenze degli utenti).
 - ✚ "*Accesso al capitale di rischio*" mira a superare i disavanzi nella disponibilità di crediti e fondi propri per il settore R&S e per le imprese e i progetti innovativi in tutte le fasi di sviluppo. Congiuntamente allo strumento di capitale del programma per la competitività delle imprese e le piccole e medie imprese (COSME) (2014-2020), esso sostiene lo sviluppo di un capitale di rischio a livello di Unione.
 - ✚ "*Innovazione nelle PMI*" fornisce sostegno su misura per le PMI al fine di promuovere tutte le forme di innovazione nelle PMI, puntando su quelle dotate del potenziale di crescita e di internazionalizzazione sul mercato unico e oltre.

Orizzonte 2020 adotta un approccio integrato per quanto riguarda la partecipazione delle PMI, tenendo conto tra l'altro delle loro esigenze in termini di trasferimento delle conoscenze e delle tecnologie, che dovrebbe condurre ad attribuire alle PMI almeno il 20% degli stanziamenti complessivi combinati per tutti gli obiettivi specifici della priorità "Sfide per la società" e per l'obiettivo specifico "Leadership nelle tecnologie abilitanti e industriali".

Le attività seguono un programma determinato dalle imprese. Gli stanziamenti per gli obiettivi specifici "Accesso al capitale di rischio" e "Innovazione nelle PMI" seguono una logica ascendente basata sulla domanda. Tali stanziamenti sono integrati dall'uso di strumenti finanziari. Sarà attuato uno strumento ad hoc per le PMI principalmente in maniera ascendente, adeguato alle esigenze delle PMI, tenendo conto degli obiettivi specifici della priorità "Sfide per la società" e dell'obiettivo specifico "Leadership nelle tecnologie abilitanti e industriali".

L'obiettivo specifico "Leadership nelle tecnologie abilitanti e industriali" segue un approccio basato sulle tecnologie al fine di sviluppare tecnologie abilitanti suscettibili di essere fruite in numerosi settori, industrie e servizi. Le domande riguardanti tali tecnologie mirate alle sfide per la società sono finanziate congiuntamente alla priorità "Sfide per la società".

- **Sfide per la società:** affronta le priorità politiche e le sfide per la società che sono identificate nella strategia Europa 2020 che mirano a stimolare la massa critica degli



sforzi di ricerca e innovazione necessari per conseguire gli obiettivi politici dell'Unione.

Il finanziamento è incentrato sui seguenti **sette** obiettivi specifici:

1. salute, cambiamento demografico e benessere;
2. sicurezza alimentare, agricoltura sostenibile e silvicoltura, ricerca marina, marittima e sulle acque interne e bioeconomia;
3. energia sicura, pulita ed efficiente;
4. trasporti intelligenti, verdi e integrati;
5. azione per il clima, efficienza delle risorse e materie prime;
6. l'Europa in un mondo che cambia - società inclusive, innovative e riflessive;
7. società sicure - proteggere la libertà e la sicurezza dell'Europa e dei suoi cittadini.

Tutte le attività adottano un **approccio basato sulle sfide**, che può includere la ricerca di base, la ricerca applicata, il trasferimento di conoscenze e l'innovazione, e si concentrano sulle priorità politiche senza determinare in precedenza la scelta precisa di tecnologie o soluzioni da sviluppare. **Accanto alle soluzioni basate sulle tecnologie, si rivolge attenzione all'innovazione organizzativa, non tecnologica e dei sistemi** nonché **all'innovazione del settore pubblico**. L'accento riposa sul raggruppamento di una massa critica di risorse e di conoscenze tra diversi settori, tecnologie e discipline scientifiche e infrastrutture di ricerca al fine di affrontare le sfide. Le attività interessano l'intero ciclo dalla ricerca di base al mercato, con un nuovo accento sulle attività connesse all'innovazione, quali il pilotaggio, le attività dimostrative, i banchi di prova, il sostegno allo svolgimento di gare d'appalto, la progettazione, le innovazioni dettate dagli utenti, l'innovazione sociale, il trasferimento di conoscenze, la commercializzazione delle innovazioni e la standardizzazione.

Possono presentare proposte di progetto gli enti pubblici e privati dei seguenti Paesi:

- Stati Membri UE. I paesi partecipanti dei Paesi associati al Programma Quadro di Ricerca dell'Unione europea (cioè quei Paesi che contribuiscono al budget dell'Unione) hanno gli stessi diritti degli Stati Membri; per gli altri Paesi la situazione può variare.

Orizzonte 2020 è comunque aperto anche alla partecipazione di:

- Paesi in pre-adesione, paesi candidati e potenziali candidati;
- Stati che sono Membri dell' European Free Trade Association (EFTA) Islanda, Norvegia e Lichtenstein;
- Paesi e territori associati al settimo programma quadro;
- Paesi terzi selezionati che hanno:
 - ✚ una buona capacità in scienza, tecnologia e innovazione;
 - ✚ una buona esperienza precedente nella partecipazione ai programmi europei di ricerca e innovazione;
 - ✚ legami stretti economici e geografici con l'Unione;



- ✚ trattamento equo e giusto dei diritti di proprietà intellettuale.

La dotazione finanziaria indicativa è di 77.028,3 milioni di euro.

Ulteriori informazioni:

- Direzioni Generale "Ricerca e Innovazione" della Commissione europea
<http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/>
- Regolamento (UE) n. 1290/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che stabilisce le norme in materia di partecipazione e diffusione nell'ambito del programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020) - Orizzonte 2020 e che abroga il regolamento (CE) n. 1906/2006
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0081:0103:IT:PDF>
- Regolamento (UE) n. 1291/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020) - Orizzonte 2020 e abroga la decisione n. 1982/2006/CE
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0104:0173:IT:PDF>
- Decisione del Consiglio, del 3 dicembre 2013, che stabilisce il programma specifico di attuazione del programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020) – Orizzonte 2020 e abroga le decisioni 2006/971/CE, 2006/972/CE, 2006/973/CE, 2006/974/CE e 2006/975/CE
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0965:1041:IT:PDF>
- Azioni Marie Skłodowska-Curie:
<http://ec.europa.eu/research/mariecurieactions/>
- Portale per i partecipanti
<http://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/home.html>
- Punti di contatto nazionale (PCN)
http://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/support/national_contact_points.html



Cosme 2014-2020

Il programma COSME - Programma per la competitività delle Imprese e delle PMI sostituisce la linea: "accesso ai finanziamenti" del Programma Quadro per la Competitività e l'Innovazione – CIP" operativa tra il 2007 e il 2013.

Il programma mira ad incrementare la competitività e la sostenibilità delle imprese dell'Unione europea, ad incoraggiare una cultura imprenditoriale e a promuovere la creazione e la crescita delle PMI.

Gli obiettivi generali del programma vengono realizzati attraverso le seguenti azioni:

- **azioni per migliorare l'accesso delle PMI ai finanziamenti** attraverso strumenti finanziari dedicati. Nello specifico si tratta di uno:
 - **strumento di capitale proprio (EFG)** per gli investimenti in fase di sviluppo che fornisce alle PMI finanziamenti azionari rimborsabili a orientamento commerciale, principalmente sotto forma di venture capital, ottenuti attraverso intermediari finanziari;
 - **strumento di garanzia dei prestiti (LGF)** offre alle PMI garanzie dirette o altre formule di condivisione del rischio utilizzabili presso gli intermediari finanziari, quali le banche, i fondi di mutua garanzia e i fondi di venture capital, per garantire crediti fino a 150.000 euro.
 - **azioni per migliorare l'accesso ai mercati:** per il supporto alle PMI sui mercati sia all'interno dell'Unione europea che nei Paesi che sono al di fuori dell'Unione europea attraverso centri specifici e helpdesks come i servizi delle rete "Enterprise Europe Network" dedicati in particolare all'internazionalizzazione delle PMI, ad agevolare l'espansione imprenditoriale e i partenariati internazionali;
 - **Rete Enterprise Europe Network:** uno sportello unico di aiuto ai bisogni delle PMI che fornisce servizi integrati di sostegno alle imprese dell'UE che vogliono esplorare le opportunità offerte dal mercato interno e dei paesi terzi;
 - **azioni per migliorare le condizioni quadro per la competitività e la sostenibilità delle imprese dell'Unione in particolare le PMI.** Il miglioramento delle condizioni quadro è ottenuto attraverso la fornitura di assistenza all'attuazione degli orientamenti dell'UE in materia di PMI, con la riduzione degli oneri amministrativi o mediante attività dedicate a specifici settori ove sono preponderanti la partecipazione delle PMI e la creazione di posti di lavoro;
 - **azioni per promuovere l'imprenditorialità** che comprendono lo sviluppo di capacità e di atteggiamenti imprenditoriali, in particolare tra i nuovi imprenditori, i giovani e le donne, unitamente a programmi di scambio come "Erasmus per giovani imprenditori".
- Il programma COSME non finanzia attività di ricerca e innovazione che sono invece finanziate dal programma "Orizzonte 2020". I due programmi però si completano a vicenda.



COSME prevede i seguenti tipi di sostegno:

- ✚ garanzie sui prestiti per le PMI che hanno difficoltà a ottenere prestiti dal sistema bancario;
- ✚ capitale per i fondi di capitale di rischio che forniscono investimenti alle PMI nella loro fase di espansione e di crescita;
- ✚ informazioni gratuite pratiche sui finanziamenti e servizi di assistenza alle imprese nella fase di ricerca di partner, informazioni sui nuovi mercati, sui programmi o sulla legislazione dell'UE;
- ✚ creazione di reti e attività di scambi destinate ai responsabili delle politiche volte a ridurre l'onere amministrativo che grava sulle PMI e a migliorare le condizioni quadro per le imprese;
- ✚ analisi comparativa e studi volti a migliorare le conoscenze e il monitoraggio di settori industriali a livello europeo o mondiale, oppure delle politiche a favore delle PMI in Europa.

In particolare il nuovo programma si rivolge a:

- **Imprenditori esistenti:** soprattutto PMI, che possono beneficiare di un accesso agevolato ai finanziamenti per le proprie imprese
- **Imprenditori futuri:** cittadini e giovani che desiderano mettersi in proprio e devono far fronte alle difficoltà legate alla creazione o allo sviluppo della propria impresa
- **Autorità locali, regionali e locali** degli Stati membri che ricevono una migliore assistenza nella loro attività di elaborazione e attuazione di riforme politiche efficaci.

Il programma COSME comprende azioni esplicitamente dedicate al turismo. La DG Imprese e industria, nei programmi di lavoro annuali, ovvero gli strumenti operativi che definiscono annualmente come il programma verrà realizzato concretamente, definisce gli obiettivi su cui concentrarsi nell'anno, le azioni per realizzarli, il loro budget e il calendario indicativo delle attività.

Per il settore turismo il programma COSME nel 2015 ha sovvenzionato azioni tese a incrementare i flussi turistici in bassa stagione, a diversificare l'offerta e i prodotti turistici europei, a migliorare la qualità, l'accessibilità, la sostenibilità del turismo, le sue competenze, le informazioni e l'innovazione; a migliorare le conoscenze socioeconomiche del settore e ad aumentare la visibilità dell'Europa come destinazione turistica che riunisce molteplici e diversificate destinazioni turistiche.

Possono partecipare i seguenti Paesi:

Stati Membri UE

- i paesi **dell'Associazione europea di libero scambio** (EFTA) che sono membri dello Spazio economico europeo (SEE), Islanda, Norvegia e Lichtenstein;



- i **paesi aderenti, i paesi candidati e i potenziali candidati**, (conformemente ai principi e alle condizioni generali per la partecipazione di questi paesi ai programmi dell'Unione stabiliti nei rispettivi accordi quadro e nelle decisioni del Consiglio di associazione o in accordi simili);
- i **paesi nei cui confronti si applicano le politiche europee di vicinato**, (qualora gli accordi e le procedure lo consentano e conformemente ai principi e alle condizioni generali per la partecipazione di questi paesi ai programmi dell'Unione stabiliti nei rispettivi accordi quadro, protocolli agli accordi di associazione e decisioni del Consiglio di associazione).

Il bilancio indicativo globale per il periodo settennale del programma COSME (2014-2020) ammonta a 2.298,243 milioni di euro. Un'ampia quota del bilancio, almeno il 60%, è assegnata agli strumenti finanziari che hanno dato prova della loro efficacia durante il precedente programma CIP (Programma quadro per la competitività e l'innovazione).



Come si accede ai fondi COSME?

Si accede ai finanziamenti COSME attraverso:

- ✚ la Rete Enterprise Europe Network
<http://www.een-italia.eu/http://www.een-italia.eu/>
- ✚ gli Intermediari finanziari locali per garanzie di prestiti o capitale di rischio
<http://www.access2finance.eu/>
- ✚ tramite gli inviti a presentare proposte o i bandi di gara, annunciati sul sito web di COSME
http://ec.europa.eu/growth/contracts-grants/index_en.htm?tpa=1042

Ulteriori informazioni:

- Direzioni Generale "Crescita" della Commissione europea
<http://ec.europa.eu/growth/smes/cosme/>
- Portale per i partecipanti
<http://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/home.html>
- Elenco dei progetti co-finanziati dal programma COSME
<https://ec.europa.eu/easme/en/cosme-projects>
- Regolamento (UE) n. 1287/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce un programma per la competitività delle imprese e le piccole e le medie imprese (COSME) (2014 – 2020) e abroga la decisione n. 1639/2006/CE
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0033:0049:IT:PDF>



Erasmus +

"Erasmus +" è il programma per l'istruzione, la formazione, la gioventù e lo sport. Sostituisce 7 programmi operativi nel periodo 2007-2013:

- Programma di Apprendimento permanente
- Gioventù in azione
- Erasmus Mundus
- Tempus
- Edulink
- Alfa
- Programma di cooperazione bilaterale con i Paesi industrializzati

Erasmus+ contribuisce al conseguimento:

- degli obiettivi della strategia Europa 2020, compreso l'obiettivo principale in materia di istruzione;
- degli obiettivi del quadro strategico per la cooperazione europea nel settore dell'istruzione e della formazione ("ET2020"), compresi i corrispondenti parametri di riferimento;
- dello sviluppo sostenibile dei paesi partner nel settore dell'istruzione superiore;
- degli obiettivi generali del quadro rinnovato di cooperazione europea in materia di gioventù (2010-2018);
- dell'obiettivo dello sviluppo della dimensione europea dello sport, in particolare lo sport di base, conformemente al piano di lavoro dell'Unione per lo sport; nonché
- della promozione dei valori europei a norma dell'articolo 2 del trattato sull'Unione europea.

Il programma riguarda i seguenti ambiti:

- ***l'istruzione e la formazione a tutti i livelli:*** in una prospettiva di apprendimento permanente, comprese l'istruzione scolastica (Comenius), l'istruzione superiore (Erasmus), l'istruzione superiore internazionale (Erasmus Mundus), l'istruzione e la formazione professionale (Leonardo da Vinci) e l'apprendimento degli adulti (Grundtvig);
- ***la gioventù:*** (Gioventù in azione), in particolare nel contesto dell'apprendimento non formale e informale;
- ***lo sport:*** in particolare **quello praticato a livello amatoriale.**

Il programma prevede una dimensione internazionale volta a sostenere l'azione esterna dell'Unione, compresi i suoi obiettivi di sviluppo, mediante la cooperazione tra l'Unione e i paesi partner.

Il programma continua a sostenere la ricerca e l'insegnamento in materia di integrazione europea (Jean Monnet).



Promuove inoltre le competenze e l'occupabilità, sostiene la modernizzazione dei sistemi di istruzione, formazione e gioventù. La mobilità è l'obiettivo principale del programma e riceve la maggior parte del bilancio. Un forte accento è posto sulla mobilità degli studenti anche se è stato rafforzato anche il sostegno agli insegnanti, ai formatori e agli animatori giovanili.

Prevede **tre tipi di azioni** fondamentali:

- **la mobilità individuale ai fini di apprendimento:** la mobilità rappresenta una quota significativa del bilancio complessivo. Tale incremento, unitamente all'enfasi sulla qualità della mobilità e a una concentrazione di priorità e impegno, dovrebbe accrescere la massa critica e l'impatto anche oltre i singoli e le istituzioni coinvolti;
- **cooperazione per l'innovazione e lo scambio di buone pratiche:** maggiore enfasi è stata posta sul rafforzamento dei partenariati innovativi tra istituti di istruzione e imprese. Nell'ambito dell'istruzione superiore si è posto l'accento sul rafforzamento delle capacità, concentrandosi sui paesi della politica europea di vicinato e sui partenariati strategici con i paesi sviluppati e le economie emergenti;
- **sostegno alla riforma delle politiche:** le riforme politiche puntano a rafforzare gli strumenti e l'impatto dei metodi aperti di coordinamento nei settori dell'istruzione, della formazione e della gioventù e ad attuare la strategia Europa 2020 e a promuovere il dialogo politico con paesi terzi e le organizzazioni internazionali.

Iniziativa Jean Monnet

Per le istituzioni interessate ad assicurarsi il riconoscimento della qualità dei loro programmi di studio dell'integrazione europea, la Commissione creerà il marchio di eccellenza Jean Monnet. Anche la rete dei Professori Jean Monnet funge da gruppo di riflessione per il sostegno alla governance e alla definizione delle politiche dell'UE. Il dialogo tra il mondo accademico e i responsabili politici sarà conseguentemente rafforzato.

Azioni nel settore dello sport

Al fine di sviluppare una dimensione europea nello sport, il programma **fornisce sostegno alle seguenti attività:**

- progetti di collaborazione transnazionali;
- eventi sportivi europei non commerciali di prima importanza;
- rafforzamento della base di conoscenze comprovate per la definizione di politiche nel settore dello sport;
- rafforzamento delle capacità nello sport;
- dialogo con le parti interessate europee.

Qualsiasi organismo pubblico o privato, attivo nei settori dell'istruzione, della formazione, della gioventù e dello sport di base può candidarsi per richiedere finanziamenti nell'ambito del programma. Per quanto riguarda alcune attività il programma sostiene anche i gruppi



di giovani che sono attivi nell'ambito dell'animazione socioeducativa, ma non necessariamente nel contesto di un'organizzazione giovanile.

Possono essere ammessi a partecipare al programma i seguenti Paesi:

- Stati Membri dell'Unione europea
- Paesi in via di adesione, paesi candidati e candidati potenziali che beneficiano di una strategia di preadesione
- I paesi membri dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA) che hanno sottoscritto l'Accordo dello Spazio economico europeo (SEE)
- La Confederazione elvetica a condizione che abbia firmato un accordo internazionale specifico
- I paesi che rientrano nella politica europea di vicinato laddove sia stato concluso un accordo bilaterale

Gli Stati Membri dell'Unione europea sono automaticamente parte del programma Erasmus+. Gli altri paesi di cui sopra possono diventare "paesi partecipanti" se soddisfano determinate condizioni amministrative e costituiscono un'agenzia nazionale incaricata della gestione del programma.

Tutti gli altri paesi del mondo sono "paesi partner" e possono partecipare a certe azioni o a determinate condizioni.

La dotazione finanziaria è di 14.774,52 milioni di euro.

Ulteriori informazioni:

- Direzioni Generale "Istruzione e Cultura" della Commissione europea
http://ec.europa.eu/education/erasmus-plus/index_en.htm
- Agenzia esecutiva per l'istruzione, gli audiovisi e la cultura
http://eacea.ec.europa.eu/index_en.php
- Regolamento (UE) n. 1288/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce "Erasmus+": il programma dell'Unione per l'istruzione, la formazione, la gioventù e lo sport e che abroga le decisioni n. 1719/2006/CE, n. 1720/2006/CE e n. 1298/2008/CE - Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, serie L 347 del 20 dicembre 2013
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0050:0073:IT:PDF>
- Elenco Punti di Contatto a livello nazionale
http://ec.europa.eu/education/erasmus-plus/national-agencies_en.htm#IT01



Meccanismo per collegare l'Europa 2014-2020

Nell'ambito della proposta di bilancio pluriennale dell'Ue 2014-2020, la Commissione europea ha presentato un piano di investimenti pari a 50 miliardi di euro destinato a migliorare le reti europee di trasporto, energia e digitali: "Meccanismo per collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility - CEF).

Il "meccanismo per collegare l'Europa" mira a completare il mercato unico europeo delle reti di trasporto, di energia e digitali e sostituisce i seguenti programmi del periodo 2007-2013:

- TEN-T
- TEN-E
- Marco Polo 2

Il "meccanismo" finanzia progetti che completano i collegamenti mancanti delle reti in questione e contribuisce a rendere l'economia europea più verde, grazie all'introduzione di modi di trasporto meno inquinanti, collegamenti a fascia larga ad alta velocità e un uso più esteso delle energie rinnovabili in linea con la strategia Europa 2020. Oltre a ciò, il finanziamento delle reti energetiche potrà rendere più integrato il mercato interno dell'energia, riducendo la dipendenza energetica dell'UE e rafforzando la sicurezza degli approvvigionamenti. Per facilitare il finanziamento del meccanismo, la Commissione ha peraltro adottato le condizioni dell'iniziativa Project Bond nel quadro di Europa 2020 (prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti). Quest'iniziativa, la cui fase pilota è partita già nel 2014, rappresenta uno degli strumenti di condivisione dei rischi al quale il meccanismo potrà attingere per attrarre finanziamenti privati per i progetti.

Ponendo l'accento su reti di trasporto, di energia e digitali intelligenti, sostenibili e totalmente interconnesse, il meccanismo per collegare l'Europa contribuisce a completare il mercato unico europeo. La Commissione ha selezionato i progetti nei quali gli ulteriori investimenti stanziati dall'UE possono risultare più redditizi. In particolare, la Commissione prevede che, dando credibilità ai progetti infrastrutturali e diminuendo i loro profili di rischio, tali investimenti in futuro potranno attrarre ulteriori finanziamenti da parte del settore pubblico e privato.

Prevede i seguenti sottoprogrammi:

- Trasporti
- Energia
- Telecomunicazioni e TIC
- Finanziamenti innovativi e Project Bond

Collegare l'Europa: Trasporti

La nuova politica infrastrutturale dell'UE consente di realizzare, nei 28 Stati membri, una rete europea dei trasporti robusta e capace di promuovere la crescita e la competitività,



che collega l'est all'ovest e sostituirà gradualmente il puzzle attuale dei trasporti con una rete autenticamente europea

Il sottoprogramma "Trasporti" concentrerà parte del finanziamento su una nuova **rete centrale** precisamente definita. La nuova rete centrale costituirà le principali arterie dei trasporti nel mercato unico europeo e permetterà di eliminare le strozzature, ammodernare l'infrastruttura e snellire le operazioni transfrontaliere di trasporto per passeggeri e imprese in tutta l'UE. Per la sua realizzazione saranno creati nove corridoi principali di trasporto, con la collaborazione di Stati membri e soggetti interessati, il che consentirà di concentrare le risorse e di conseguire risultati.

La nuova rete centrale TEN-T poggerà su una rete organica di collegamenti che alimenteranno la rete centrale a livello regionale e nazionale.

Complessivamente la nuova rete di trasporto mira a garantire:

- spostamenti più sicuri e meno congestionati;
- viaggi più rapidi e confortevoli.

Il finanziamento previsto nell'ambito del programma "Trasporti" mira a:

- ammodernare le infrastrutture di trasporto europee;
- costruire i collegamenti mancanti;
- eliminare le strozzature.

I 26 miliardi di euro stanziati per i trasporti dal Meccanismo per collegare l'Europa nell'ambito del quadro finanziario pluriennale servono da capitale di "avviamento", che potrà stimolare altri investimenti degli Stati membri destinati a completare collegamenti transfrontalieri difficili e linee che altrimenti non sarebbero costruite. Secondo le stime, il costo dell'attuazione della prima fase di finanziamento della rete centrale ammonterà a 250 miliardi nel periodo 2014-2020. La rete centrale dovrà essere completata entro il 2030.

Dall'80 all'85% di questa somma sarà destinata a:

- ai *progetti prioritari* lungo i nove corridoi da realizzare nella rete centrale; saranno disponibili finanziamenti anche per un numero limitato di progetti riguardanti altri tratti che rappresentano un elevato valore aggiunto europeo per la rete centrale;
- ai *progetti orizzontali* (soprattutto di contenuto informatico) come SESAR (la dimensione tecnologica del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo) e ERTMS (il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario) che dovranno essere utilizzati in tutti i grandi corridoi di trasporto. Questa è una priorità particolare, perché un'altra innovazione della nuova rete centrale consiste nella previsione di obblighi più severi legati all'interoperabilità dei sistemi di trasporto, cioè la necessità di investimenti per soddisfare standard UE in grande parte già esistenti, ad esempio per quanto riguarda il sistema europeo di gestione del traffico



ferroviario ERTMS. Questa priorità includerà anche le autostrade del mare, che costituiscono la dimensione marittima della TEN-T.

I finanziamenti residui potranno essere diretti a progetti ad hoc, compresi progetti della rete globale. Si stima che gli investimenti necessari per la rete centrale nel periodo 2014-2020 arrivino fino a 250 miliardi di euro.

La Commissione pubblicherà regolarmente inviti a presentare proposte per garantire che beneficino del finanziamento solo i progetti migliori che hanno il più alto valore aggiunto per l'UE.

Concentrandosi sui modi di trasporto meno inquinanti, il meccanismo per collegare l'Europa renderà il nostro sistema di trasporto più sostenibile, dando inoltre ai consumatori una più ampia scelta su come viaggiare.

La Commissione, con l'adozione di questo programma, ha proposto di creare corridoi per coprire i più importanti progetti transfrontalieri.



Modalità di funzionamento del co-finanziamento

L'infrastruttura dei trasporti richiede investimenti enormi, la maggior parte dei quali provverrà sempre dagli Stati membri. Il ruolo dell'Europa in termini di investimento e coordinamento consiste nel creare valore aggiunto attraverso l'eliminazione delle strozzature e la realizzazione dei collegamenti e delle connessioni mancanti, sostenendo la creazione di un'autentica rete europea dei trasporti.

I tassi ordinari di finanziamento per i progetti TEN-T della rete centrale saranno:

- ❖ di un massimo del 50% per il cofinanziamento UE di studi;
- ❖ di un massimo del 20% per le opere (per esempio, lavori esplorativi per una galleria importante);
- ❖ esiste la possibilità di aumentare il cofinanziamento dei progetti transfrontalieri per i collegamenti ferroviari e di navigazione interna (fino al 40%);
- ❖ per taluni progetti STI, come l'ERTMS, può essere concesso un cofinanziamento più elevato, non superiore al 50%, per sostenere gli Stati membri che effettuano la transizione al nuovo sistema.



La nuova rete centrale

La rete centrale collegherà:

- ✓ 94 grandi porti europei con linee ferroviarie e stradali
- ✓ 38 grandi aeroporti con linee ferroviarie che portano alle città principali
- ✓ 15 000 km di linee ferroviarie convertite ad alta velocità
- ✓ 35 progetti transfrontalieri destinati a ridurre le strozzature.

Queste opere saranno la **linfa economica** del mercato interno, che consentirà una reale libertà di circolazione delle merci e delle persone in tutta l'Unione.

La mappa della rete è disponibile al seguente indirizzo:

<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fiches/ten-t-corridor-map-2013.pdf>



La rete globale

A livello regionale e nazionale, la cosiddetta rete globale alimenterà la rete centrale di trasporto. Tale rete globale è parte integrante della strategia TEN-T e sarà gestita in gran parte dagli Stati membri, con la possibilità di ottenere una quota inferiore dei finanziamenti disponibili nell'ambito del Meccanismo per collegare l'Europa e, naturalmente, della politica regionale. È la sussidiarietà in azione. L'intenzione è quella di garantire che progressivamente, entro il 2050, la grande maggioranza dei cittadini e delle imprese d'Europa non debbano impiegare più di 30 minuti per raggiungere la rete globale.

I nuovi orientamenti TEN-T sono molto più dettagliati dei precedenti per quanto riguarda i requisiti, anche per la rete globale, di modo che nel tempo, all'orizzonte del 2050, buona parte della rete globale avrà gli stessi standard di piena interoperabilità ed efficienza, per le ferrovie, le auto elettriche, ecc.



Perché una nuova politica infrastrutturale europea

I trasporti sono considerati un elemento fondamentale per l'efficienza dell'economia europea. Si prevede che entro il 2050 il trasporto merci crescerà dell'80% e il trasporto passeggeri di oltre il 50%. La crescita presuppone però scambi commerciali che necessitano di una efficiente rete di trasporti. Le zone d'Europa sprovviste di buoni collegamenti non sono destinate a prosperare.

In pratica occorre affrontare a livello dell'UE cinque grandi problematiche:

- ✓ i collegamenti mancanti, in particolare nelle tratte transfrontaliere, che costituiscono un ostacolo importante per la libera circolazione delle merci e dei passeggeri all'interno degli Stati membri, fra di essi e con i paesi confinanti;
- ✓ la notevole disparità sotto il profilo della qualità e della disponibilità di infrastrutture tra e all'interno degli Stati membri (strozzature). In particolare, devono essere migliorati i collegamenti est-ovest, attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto e/o la manutenzione, il ripristino o l'aggiornamento delle infrastrutture esistenti;
- ✓ la frammentazione dell'infrastruttura dei trasporti tra i diversi modi di trasporto. Per quanto riguarda i collegamenti multimodali, in Europa molti terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, porti marittimi, aeroporti e nodi urbani non sono all'altezza del compito. Dato che questi nodi mancano di capacità multimodale, il potenziale che offre il trasporto multimodale e la sua capacità di eliminare le strozzature delle infrastrutture e realizzare i collegamenti mancanti non viene sufficientemente sfruttato;
- ✓ gli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti dovrebbero contribuire a raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti del 60% entro il 2050;
- ✓ gli Stati membri continuano ad avere norme e requisiti operativi diversi, in particolare in materia di interoperabilità, il che non fa che aggiungere ostacoli e strozzature alle infrastrutture di trasporto.



I Nove nuovi corridoi della rete centrale

Ogni corridoio deve includere:

- ❖ tre modi di trasporto,
- ❖ tre Stati membri
- ❖ due sezioni transfrontaliere.

Saranno create "*piattaforme di corridoio*" per coinvolgere tutte le parti interessate e gli Stati membri. La piattaforma di corridoio è una struttura di governance che elaborerà e attuerà "piani di sviluppo di corridoio" volti a coordinare efficacemente i lavori svolti lungo il corridoio in Stati membri diversi e in diverse fasi del progetto. Le piattaforme di corridoio dei corridoi principali della rete centrale saranno presiedute da coordinatori europei.

Corridoi della rete centrale

- ✓ Il **corridoio Baltico-Adriatico** è uno dei più importanti assi stradali e ferroviari transeuropei che collega il Mar Baltico al Mare Adriatico attraversando zone industrializzate che vanno dalla Polonia meridionale (Slesia superiore) a Vienna e Bratislava, alla Regione delle Alpi orientali e all'Italia settentrionale.
- ✓ Il **corridoio Mare del Nord-Mar Baltico** collega i porti della costa orientale del Baltico con i porti del Mare del Nord. Il corridoio collegherà la Finlandia con l'Estonia con navi traghetto e creerà collegamenti stradali e ferroviari moderni tra i tre Stati baltici, da un lato, e la Polonia, la Germania, i Paesi Bassi e il Belgio, dall'altro. Il corridoio comprende anche collegamenti fluviali tra il fiume Oder e i porti di Germania, Paesi Bassi e Belgio, come il "Mittelland-Kanal".
- ✓ Il **corridoio Mediterraneo** collega la Penisola iberica con il confine ungro-ucraino costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est, toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia, e proseguire verso l'Ungheria. A parte il fiume Po e qualche altro canale nel Norditalia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario. I principali progetti ferroviari lungo questo corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana.
- ✓ Il **corridoio orientale/mediterraneo orientale** collega le interfacce marittime del Mare del Nord, Mar Baltico, Mar Nero e Mediterraneo ottimizzando l'uso dei relativi porti e delle rispettive autostrade del mare. Includendo l'Elba come via navigabile interna permetterà di migliorare le connessioni multimodali tra la Germania settentrionale, la Repubblica ceca, la regione della Pannonia e il sudest dell'Europa. Via mare andrà poi dalla Grecia a Cipro.



- ✓ Il **corridoio scandinavo-mediterraneo** attraversando il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando attraverso la Germania, le Alpi e l'Italia, collega i principali centri urbani e porti della Scandinavia e della Germania settentrionale ai centri industrializzati di produzione della Germania meridionale, dell'Austria e del Norditalia e quindi ai porti italiani e della Valletta. I progetti più importanti di questo corridoio sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la Galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso. Il corridoio raggiunge quindi via mare Malta passando dall'Italia meridionale e dalla Sicilia.
- ✓ Il **corridoio Reno-Alpi** costituisce una delle rotte merci più trafficate d'Europa: collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il Mar Mediterraneo a Genova attraversando la Svizzera e passando per alcuni dei principali centri economici della Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerazione di Milano. È un corridoio multimodale che include il Reno come via navigabile interna. I principali progetti sono le gallerie di base in Svizzera, in parte già completate, e le loro vie di accesso in Germania e in Italia.
- ✓ Il **corridoio atlantico** collega la parte occidentale della Penisola iberica e i porti di Le Havre e Rouen a Parigi e quindi a Mannheim/Strasburgo con linee ferroviarie ad alta velocità e linee ferroviarie convenzionali parallele, includendo anche la Senna come via navigabile interna. La dimensione marittima svolge un ruolo cruciale in questo corridoio.
- ✓ Il **corridoio Mare del Nord-Mar Mediterraneo** va dall'Irlanda e dal nord del Regno Unito fino al Mare Mediterraneo nel sud della Francia attraverso i Paesi Bassi, il Belgio e il Lussemburgo. È un corridoio multimodale che comprende acque navigabili interne nel Benelux e in Francia e intende non solo offrire servizi multimodali migliori tra i porti del Mare del Nord, i bacini fluviali della Mosa, del Reno, della Schelda, della Senna, della Saona e del Rodano e i porti di Fos-sur-Mer e Marsiglia, ma anche un'interconnessione migliore tra le isole britanniche e l'Europa continentale.
- ✓ Il **corridoio Reno-Danubio**, le cui arterie fluviali principali sono il Meno e il Danubio, collega le regioni centrali intorno a Strasburgo e Francoforte sul Meno attraverso la Germania meridionale a Vienna, Bratislava e Budapest per arrivare infine al Mar Nero, con una sezione importante tra Monaco di Baviera e Praga, Zilina, Kosice e il confine ucraino.

I nove corridoi segnano un enorme progresso nella pianificazione delle infrastrutture dei trasporti. L'esperienza già acquisita dimostra la notevole difficoltà di realizzare progetti transfrontalieri ed altri progetti di trasporto in modo coordinato in Stati membri diversi. I progetti, per essere validi, devono essere sincronizzati al di là e al di qua dei confini per trarre i massimi benefici dagli investimenti complessivi. I piani e le strutture di governance dei nuovi corridoi permetteranno di agevolare notevolmente la realizzazione della nuova rete centrale.



La **dotazione finanziaria** per l'attuazione dell'MCE per il periodo 2014-2020 ammonta a **33.242. 259.000 euro**. Per il settore trasporti l'importo è di: 26.250.582.000 euro, di cui 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione e destinati ad essere spesi in conformità alle disposizioni del presente regolamento esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione.

Ulteriori informazioni:

- Pagina web dedicata al programma dell'INEA
<https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>
- Direzione Generale "Energia" della Commissione europea
<https://ec.europa.eu/energy/>
- Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 - Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, serie L 348 del 20 dicembre 2013
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:348:0129:0171:IT:PDF>
- Regolamento delegato (UE) n. 1391/2013 della Commissione, del 14 ottobre 2013, che modifica il regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee relativamente all'elenco dell'Unione dei progetti di interesse comune - Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, serie L 349 del 21 dicembre 2013
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:349:0028:0043:IT:PDF>



Programma di azione in materia di salute

Il programma di azione dell'Unione in materia di salute sostituisce il programma comunitario in tema di salute del periodo di programmazione 2007-2013. Mira a sostenere gli Stati Membri UE ad affrontare con efficacia le sfide economiche e demografiche che interessano i sistemi sanitari e permettere alla popolazione di vivere più a lungo in buona salute.

Gli obiettivi generali del programma sono integrare, sostenere e aggiungere valore alle politiche degli Stati membri per migliorare la salute dei cittadini dell'Unione e ridurre le disuguaglianze in termini di salute promuovendo la salute stessa, incoraggiando l'innovazione in ambito sanitario, accrescendo la sostenibilità dei sistemi sanitari e proteggendo i cittadini dell'Unione dalle gravi minacce sanitarie transfrontaliere.

Il programma ha **4 obiettivi chiave**:

- promozione della salute e prevenzione delle e incoraggiamento di ambienti favorevoli a stili di vita sani tenendo conto del principio "la salute in tutte le politiche"
- protezione dei cittadini dalle minacce sanitarie transfrontaliere
- realizzazione di sistemi sanitari innovativi, efficienti e sostenibili
- accesso facilitato dei cittadini ad un'assistenza sanitaria migliore e più sicura

Per ogni obiettivo chiave il programma prevede le seguenti azioni:

L'**obiettivo** "promozione della salute e prevenzione delle malattie e incoraggiamento di ambienti favorevoli a stili di vita sani tenendo conto del principio "la salute in tutte le politiche"" prevede quanto segue:

- misure di promozione e prevenzione in materia di alcol e alimentazione altri fattori di rischio, quali tabagismo e fumo passivo, abuso di alcol, cattive abitudini alimentari e inattività fisica;
- misure per ridurre i danni alla salute derivanti dall'uso di stupefacenti, comprese l'informazione e la prevenzione;
- risposte efficaci alle malattie trasmissibili quali l'HIV/AIDS, la tubercolosi e l'epatite;
- cooperazione e messa in rete nell'Unione in relazione alla prevenzione e al miglioramento della risposta alle patologie croniche, compresi il cancro, le malattie connesse all'età e le malattie neurodegenerative. Proseguire il lavoro che è già stato avviato sul fronte della lotta contro il cancro;
- attuazione della legislazione dell'Unione nel settore dei prodotti del tabacco, della relativa pubblicità e commercializzazione.
- promozione di un sistema di informazione e documentazione sanitaria per contribuire a un processo decisionale basato su riscontri empirici;



L'**obiettivo** "protezione dei cittadini dalle minacce sanitarie transfrontaliere" prevede quanto segue:

- miglioramento della valutazione dei rischi apportando competenze scientifiche supplementari ed effettuando una ricognizione delle valutazioni esistenti.
- sviluppo delle capacità di contrasto alle minacce sanitarie negli Stati membri, compresa, se del caso, la cooperazione con i paesi limitrofi;
- più efficace attuazione della legislazione dell'Unione nel settore delle malattie trasmissibili e di altre minacce sanitarie, incluse quelle causate da incidenti biologici e chimici, dall'ambiente e dai cambiamenti climatici;
- realizzazione di un sistema di conoscenza e promozione della salute che possa apportare contributi a un processo decisionale basato su riscontri empirici.

L'**obiettivo** "realizzazione di sistemi sanitari innovativi, efficienti e sostenibili" prevede quanto segue:




- cooperazione in tema di valutazione delle tecnologie sanitarie (HTA) Health technology assessment: HTA è una rete volontaria su scala UE costituita dalle agenzie HTA degli Stati UE per condividere informazioni sull'efficacia delle tecnologie sanitarie nonché dei medicinali, dei presidi medici e delle misure preventive in modo da supportare il processo decisionale a livello nazionale in tema di tecnologie;
- promozione dell'innovazione in materia di sanità e sanità elettronica incrementando l'interoperabilità dei registri dei pazienti e altre soluzioni in materia di sanità elettronica;
- favorire la sostenibilità degli operatori sanitari e una programmazione efficace del personale sanitario in termini di organico, di parità di genere, di esperienza e di livello di corrispondenza tra formazione e competenze necessarie, compresa la capacità di utilizzare i nuovi sistemi informatici e le altre tecnologie avanzate;
- condivisione delle competenze per accompagnare le riforme dei sistemi sanitari e per realizzare investimenti efficaci ed efficienti nella sanità pubblica e nei sistemi sanitari. Facilitare l'adozione dei risultati dei progetti di ricerca sostenuti nell'ambito del settimo programma quadro della Comunità europea per le attività di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione (2007-2013) e, nel lungo periodo, le attività che saranno intraprese dal programma quadro per la ricerca e l'innovazione (Orizzonte 2020);
- realizzazione del partenariato europeo per l'innovazione sull'invecchiamento attivo e in buona salute nei suoi tre temi: innovazione in materia di sensibilizzazione, prevenzione e diagnosi precoce; innovazione nelle cure e nell'assistenza e innovazione nell'invecchiamento attivo e una vita indipendente;
- attuazione della legislazione dell'Unione nel settore dei dispositivi medici, dei medicinali e dell'assistenza sanitaria transfrontaliera;
- promozione di un sistema di informazione e documentazione sanitaria e sostegno alle attività dei comitati scientifici.

L'**obiettivo** "accesso facilitato dei cittadini ad un'assistenza sanitaria migliore e più sicura" prevede quanto segue:



- sostegno alla reazione di un sistema di reti di riferimento europee a favore dei pazienti le cui patologie richiedono cure altamente specialistiche, come nel caso delle malattie rare;
- cooperazione sulle malattie rare a livello europeo per migliorare la prevenzione, la diagnosi e il trattamento dei pazienti affetti da malattie rare sul territorio UE, compreso il portale UE per le malattie rare (www.orpha.net) base di dati mondiale a sulle malattie rare
- rafforzare la collaborazione sulla sicurezza dei pazienti e la qualità dell'assistenza sanitaria;
- misure per prevenire i crescenti rischi di resistenza antimicrobica; promozione di misure efficaci di prevenzione e igiene intese a prevenire e controllare le infezioni; riduzione dell'incidenza delle infezioni resistenti e delle infezioni associate all'assistenza sanitaria e garantire la disponibilità di antimicrobici efficaci;
- attuazione della legislazione dell'Unione in materia di tessuti e cellule umani, sangue, organi umani, dispositivi medici, medicinali e diritti dei pazienti nell'ambito dell'assistenza sanitaria transfrontaliera, nel pieno rispetto delle competenze e delle scelte etiche compiute dagli Stati membri in tali settori;
- promuovere un sistema di informazione e documentazione sanitaria per contribuire a un processo decisionale basato su riscontri empirici.

I **beneficiari** del programma sono:

- organizzazioni aventi personalità giuridica
- autorità pubbliche europee e nazionali coinvolte nel settore sanitario,
- enti del settore pubblico, in particolare:
 -  istituti di ricerca e sanitari,
 -  università
 -  istituti d'istruzione superiore.
- Autorità pubbliche
- enti privati
- organizzazioni non governative
- organizzazioni internazionali
- gruppi di interesse che si occupano di politiche e sistemi relativi al settore sanitario

dei seguenti Paesi:

- Stati Membri dell'Unione europea
- Paesi EFTA
- Paesi in pre-adesione
- Paesi candidati
- Paesi candidati potenziali
- Paesi della politica di vicinato



La dotazione finanziaria è di **449,39 milioni** di euro.

Ulteriori informazioni:

- Direzione Generale "Salute e Consumatori" della Commissione europea
http://ec.europa.eu/health/programme/policy/index_en.htm
- Agenzia esecutiva per l'alimentazione, la salute ed i consumatori
<http://ec.europa.eu/eahc/health/index.html>
- Regolamento (UE) n. 282/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2014, sulla istituzione del terzo programma d'azione dell'Unione in materia di salute (2014-2020) e che abroga la decisione n. 1350/2007/CE - Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, serie L 86 del 21 marzo 2014.
http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.086.01.0001.01.ITA
- Punti di contatto a livello nazionale
http://ec.europa.eu/chafea/health/national_focal_points.html
- Portale europeo sulla Salute Pubblica
http://ec.europa.eu/health/index_en.htm



A chi rivolgersi per ottenere ulteriori informazioni sui finanziamenti dell'Unione europea

Punti di informazioni sull'Europa:

- Direzioni Generali dell'Unione europea
http://ec.europa.eu/about/ds_en.htm
- Rete di informazione della Rappresentanza dell'Unione europea - "Europe Direct"
http://europa.eu/europedirect/index_en.htm
- Enterprise Europe Network
<http://een.ec.europa.eu/>
- Centri di Documentazione Europea
<http://www.cdeita.it/>
- Cordis
http://cordis.europa.eu/home_en.html
- Gli Uffici di Rappresentanza dell'Unione europea nei 27 Paesi membri
http://ec.europa.eu/represent_en.htm
- Le Delegazioni dell'Unione europea nei "Paesi Terzi"
http://www.eeas.europa.eu/delegations/web_en.htm
- Eurodesk
<http://www.eurodesk.it/>



Esempi di progetti finanziati dai fondi tematici dell'UE nei precedenti periodi di programmazione

Quello che segue è una breve rassegna di alcuni dei progetti europei finanziati con i fondi diretti nei precedenti periodi di programmazione nell'ambito dei quali sono stati talvolta realizzati strumenti che possono ancora essere utilizzati da altri enti europei in quanto hanno introdotto buone prassi e metodologie innovative.

ASTUTE: Sviluppo del trasporto sostenibile nelle aree urbane per promuovere l'efficienza energetica

ASTUTE è un progetto triennale (2006-2009), istituito dall'IEEA (l'Agenzia Esecutiva per l'Energia Intelligente) della Commissione Europea. Il progetto ASTUTE è stato attuato da organizzazioni partner situate in 6 città partner europee. Fondamentalmente, lo scopo di ASTUTE è stato quello di identificare, comprendere e superare le barriere che impediscono l'aumento dell'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili, eco-compatibili ed efficienti dal punto di vista energetico in tutta Europa, come ad es.: gli spostamenti a piedi o in bicicletta. Le organizzazioni partner hanno superato queste barriere grazie all'utilizzo di un kit di strumenti realizzati nell'ambito del progetto e disponibili sul sito web dedicato al progetto. Esso comprende oltre 100 esempi di migliori pratiche, provenienti da ogni parte d'Europa, di come le organizzazioni del settore pubblico e privato siano riuscite ad aumentare efficacemente gli spostamenti a piedi o in bicicletta.

Fonte di finanziamento: Energia Intelligente Europa

Sito web: <https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/astute>

BUMP - Boosting Urban Mobility Plan

BUMP fornisce ai dirigenti e ai funzionari tecnici dei Comuni le competenze tecnico-pratiche necessarie per pianificare e gestire la mobilità sostenibile urbana e periurbana ed accompagna le Amministrazioni più motivate nella redazione dei loro PUMS, i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.

Tra gli elementi più interessanti del pacchetto formativo, rivolto a dirigenti e responsabili tecnici dei Comuni che si occupano di pianificazione e gestione della mobilità, sono oltre alla formazione totalmente gratuita, lo scambio di esperienze e competenze maturate sul campo; la previsione di workshop internazionali dedicati a valorizzare il know how dei partecipanti a beneficio di tutti gli enti locali coinvolti; la presenza team di esperti a disposizione che guidano gli enti locali nella strutturazione dei loro Pums e la promozione delle città partecipanti attraverso visite organizzate nell'ambito del progetto che coinvolgono delegazioni internazionali.

Fonte di finanziamento: Energia Intelligente Europa

Sito web: <http://www.bump-mobility.eu/it/home.aspx>

Bypad – Bicycle Policy Audit

BYPAD è uno strumento di audit della politica ciclistica delle città e delle regioni e fornisce consigli su come poterla migliorare. E' stato sviluppato da un consorzio internazionale di esperti del settore ciclistico nell'ambito di un progetto finanziato dall'UE. Si basa sul



metodo delle "buone pratiche" internazionali e fornisce una panoramica delle migliori misure e politiche ciclistiche adottate a livello locale.

Le Città, paesi e regioni possono valutare, grazie a BYPAD, la qualità della loro politica ciclistica utilizzando i punti di forza e di debolezza di tali analisi, ricevendo, allo stesso tempo suggerimenti concreti su come può essere migliorata.

Quasi 200 città e regioni di 24 paesi hanno già utilizzato BYPAD per migliorare la qualità della loro politica ciclistica con un lavoro semplice e veloce adottando, quando necessario, misure economicamente efficienti. Il progetto "piattaforma BYPAD ha reso l'andare in bicicletta più allettante e fattibile permettendo di porre domande, e fornendo delle risposte tramite un questionario appositamente creato per le autorità locali e regionali. BYPAD platform ha fatto tanta strada dalla sua fondazione, quasi dieci anni fa, come "Bicycle policy audit" (BYPAD). Fondato dal Sesto programma quadro dell'UE e dall'Iniziativa europea energia intelligente" (IEE) per migliorare ulteriormente il controllo del ciclismo, si è evoluto in uno strumento di revisione accettato che si adatta al contesto del ciclismo di tutti i paesi europei.

Fonti di finanziamento: VI Programma Quadro e Energia Intelligente Europa – Azione Energia e Trasporti "Steer"

Sito web: http://www.bypad.org/cms_site.phtml?id=551&sprache=en

CARMA (Cycling Awareness Raising and Marketing)

Il progetto, realizzato da sei città (Budapest, Göteborg, Eindhoven, Kensington & Chelsea, Parma e Riga) è un progetto di comunicazione sulla ciclabilità. L'obiettivo è quello di sviluppare nuovi metodi di marketing a basso costo mirati ad aumentare la ciclabilità.

Fonte di finanziamento: Energia Intelligente Europa

Sito web: <https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/carma>

CHAMP (Local Responde to climate change)

Scopo del progetto è stato lo scambio di informazioni su iniziative di successo (best practices) e di esperienze (lessons learned) tra città europee virtuose nel campo della mobilità ciclabile. Per ogni "Champion city" vengono sottolineati i punti di forza che a loro volta sono presentati alle altre città, ad esempio attraverso dei viaggi-studio (peer reviews). In questo modo le delegazioni in visita possono evidenziare eventuali punti di debolezza, elaborando al contempo delle proposte di miglioramento. I risultati principali da raggiungere sono l'aumento del numero di persone che utilizzano la bicicletta così come il miglioramento delle condizioni di sicurezza per le stesse.

Fonte di finanziamento: Life

<http://www.localmanagement.eu/index.php/champ:home?language=en>

CIVINET

CIVITAS City Networks è un progetto finanziato dalla Commissione Europea che ha origine dal programma CIVITAS. Il Network italiano CIVINET è una piattaforma ideata con l'obiettivo di permettere alle città italiane di condividere esperienze e buone pratiche per lo sviluppo e l'attuazione di strategie, politiche e misure nell'ambito della mobilità sostenibile. Il Network si propone di: promuovere la filosofia CIVITAS per la mobilità sostenibile ed i suoi principi nei confronti di altre città, dei media, dei cittadini e di tutti gli altri soggetti



interessati sul territorio italiano; di fornire un supporto al dialogo con le Autorità Locali, i Ministeri e la Comunità Europea in materia di mobilità sostenibile con particolare attenzione ai temi specifici della regione geografica coperta dalla rete; permettere alle città aderenti al network di scambiare le proprie esperienze senza barriere linguistiche e lavorare in partnership con città innovatrici e di confrontarsi con istituzioni nazionali e con l'Unione Europea su aspetti legati a politica, legislazione, norme e finanziamenti nel campo della mobilità.

Fonte di finanziamento: **Iniziativa Civitas**

Sito web <http://www.civitas.eu/display-all-projects>

<http://www.isis-it.com/it/portfolio-items/civinet-italia/>

CIVITAS Capital

CIVITAS CAPITAL, acronimo di città, vitalità e sostenibilità, è un'iniziativa dedicata ad attuare misure di mobilità sostenibile, pulita ed efficiente. Mira a contribuire in modo significativo gli obiettivi del Libro bianco sui trasporti dell'Unione europea, capitalizzando i risultati sistematicamente ottenuti negli ultimi 11 anni da CIVITAS e creando un efficace "catena del valore" per l'innovazione nella urbana mobilità. CIVITAS CAPITAL porta avanti un processo di mainstreaming dei principi di CIVITAS, contando su una comunità di stakeholder ancora più forte. CIVITAS CAPITAL aiuta a costruire un ponte verso un'identità più avanzata nel contesto del programma Horizon2020.

Fonte di finanziamento: **Iniziativa Civitas**

Sito web: <http://www.civitas.eu/>

CIVITAS Catalist

CATALIST CIVITAS, un'iniziativa nell'ambito della famiglia CIVITAS, mira a convalidare, sfruttare e diffondere i risultati di CIVITAS e, soprattutto, stimolare nuove città ad adottare misure per un trasporto urbano sostenibile, pulito e a basso consumo energetico. Mira a garantire che le esperienze dell'iniziativa CIVITAS vengano sfruttate al massimo. In termini concreti, ciò significa raggruppare azioni che raggiungono molteplici obiettivi, promuovere i risultati di CIVITAS attraverso un processo continuo di trasferimento delle conoscenze, aumentare la visibilità delle politiche CIVITAS verso il mondo esterno (compresi i gruppi target, i cittadini, le istituzioni, i ricercatori e l'industria) con strumenti innovativi di disseminazione e un linguaggio divulgativo, mantenere e ampliare le reti per lo scambio di informazioni, ricorrere in maniera estesa alla vasta rete di alleanze a disposizione del progetto, e facilitare la costruzione di nuove relazioni, con l'ambizione di estendere la possibilità concreta di diffusione delle politiche del progetto.

Fonte di finanziamento: **Iniziativa Civitas**

Sito web: <http://www.civitas.eu/>

CIVITAS Mimosa

Con quasi 70 progetti dimostrativi, CIVITAS MIMOSA cerca di promuovere l'idea alla base del progetto "Imparare a muoversi meglio per vivere in città migliori". Le cinque città che aderiscono al progetto – Bologna, Funchal, Danzica, Tallinn e Utrecht – cercano di adattare una nuova mentalità, grazie alla quale le scelte di mobilità vengono fatte con coscienza e sentite come il risultato di processi partecipativi in cui enti locali, operatori del



trasporto, aziende private e cittadini sono contemporaneamente coinvolti. L'altro cardine del progetto è l'adozione di comunicazioni avanzate e tecniche di marketing al fine di garantire che le politiche e le misure siano comunicate in maniera comprensibile ed efficace.

Fonte di finanziamento: Iniziativa Civitas

Sito web: <http://www.civitas.eu/content/mimosa>

CIVITAS Modern

Il progetto MODERN mira ad "aumentare la qualità complessiva della vita nelle città, attraverso la riduzione dell'inquinamento generato dai mezzi di trasporto, l'attuazione di misure di risparmio energetico, il rispetto dell'ambiente e la promozione di uno stile di vita meno dipendente dalle auto". Il progetto delinea un pacchetto audace di misure integrate in tutte le città del consorzio, fornendo una vasta copertura di tutte le aree tematiche previste dal programma CIVITAS PLUS. Le ridotte dimensioni delle città consentono una migliore integrazione delle misure previste nel sistema complessivo della mobilità.

Fonte di finanziamento: Iniziativa Civitas

Sito web <http://www.civitas.eu/content/modern>

Connect

Il progetto CONNECT, finanziato dall'Unione europea (Ottobre 2007 - Settembre 2010) è stato incentrato su campagne per la mobilità sostenibile rivolte ai giovani. Sono state realizzate due distinte campagne, una indirizzata alle scuole primarie (Gioco del Serpente del Traffico) e l'altra indirizzata alle scuole secondarie (ECO-TRIP). Entrambe le azioni hanno incoraggiato, presso bambini e giovani, modalità di spostamento sostenibili (camminare, andare in bicicletta, utilizzare i mezzi pubblici, carsharing) nel tragitto casa-scuola.

Fonte di finanziamento: Energia Intelligente Europa - Azione SAVE

Sito web: www.schoolway.net

ECORUTOUR (Turismo rurale ambientalmente compatibile in aree protette per uno sviluppo sostenibile a bassa emissione di gas a effetto serra)

Obiettivo del progetto è quello di diffondere nel settore del turismo rurale la consapevolezza dell'effettiva emissione di CO2 sia a livello del fornitore di servizi che dell'utente, in particolare agendo a livello di servizi turistici offerti nelle aree protette, dove maggiore è l'importanza del rispetto e della salvaguardia ambientale, operando in diverse direzioni:

- 1) favorire la conoscenza dell'emissione effettiva di CO2 dovuta alla preparazione di pasti secondo differenti modalità (catering tradizionale, chilometro zero, ecc.);
- 2) fornire indicazioni sulla reale produzione di CO2 legata alla fornitura di servizi di ricettività agrituristica. Nei due siti progettuali delle regioni Emilia-Romagna e Lazio (Parchi Naturali del Delta del Po e Monti della Laga) esistono realtà tutelate paesaggisticamente da strumenti legislativi, dove si avverte la mancanza di un'azione volta a favorire un approccio ecologicamente più corretto per la gestione dei flussi e dei servizi agro-turistici attraverso l'acquisizione di maggiore consapevolezza al problema da parte dei fruitori dei servizi turistici, degli operatori e dei gestori;



3) valutare l'impatto in termini di emissioni di CO2 derivante dai viaggi del turista.

Fonte di finanziamento: Life+

Sito web: <http://www.ecorutour.eu/progetto/>

Eltis - Osservatorio sulla Mobilità Urbana

Eltis facilita lo scambio di informazioni, conoscenze ed esperienze nel settore della mobilità urbana in Europa. Il portale, creato nell'ambito del progetto, si rivolge a coloro che operano nei settori dei trasporti e degli argomenti a questo correlati quali sviluppo regionale ed urbano, salute, energia e scienze ambientali.

Fonte di finanziamento: Energia Intelligente Europa

Sito web: <http://www.eltis.org/>

Emotions - emozioni per una mobilità urbana sostenibile a Bolzano

Il miglioramento della mobilità ciclabile a Bolzano è stato parte del progetto „Emotions – emozioni per una mobilità urbana sostenibile“. In questo progetto Ökoinstitut ha potuto svolgere in cooperazione con l'agenzia Helios un campagna di informazione, sensibilizzazione e marketing a sostegno del trasporto pubblico e della mobilità ciclabile.

Fonte di finanziamento: Energia Intelligente Europa - Azione SAVE

Sito web: <http://www.ecoistituto.it/it/progetti/mobilità-ciclabile-a-bolzano/30-23.html>

European Cycling Challenge 2013

Si tratta di una sfida a "suon di km pedalati". Nell'ambito del progetto europeo CIVITAS Mimosa, la SRM ha contattato 6 città europee di varie dimensioni (fra cui la capitale estone Tallinn e la spagnola Barcellona), ognuna delle quali ha costituito la sua squadra di ciclisti urbani. Per tutto il mese di maggio i componenti delle squadre hanno tracciato i loro spostamenti urbani (casa-lavoro, casa-scuola, commissioni), via smartphone e GPS con la App Endomondo o inserendole manualmente in un apposito sito web. Ogni km percorso ha contribuito ad aumentare il monte-km di ogni squadra, creando una sfida che di giorno in giorno diventava sempre più serrata e stimolante e che si è rivelata essere anche "social": i membri di ogni squadra potevano infatti scambiarsi commenti tramite il sito web, arrivando a controllare anche le previsioni nelle altre città sperando in giornate molto piovose nelle città dei concorrenti! Ogni città ha poi scelto una serie di premi per i propri ciclisti che si sono maggiormente distinti per numero di km. percorsi, per chi ha modificato di più le proprie abitudini di spostamento verso la bicicletta e altre categorie di trasporto alternativo.

Fonte di finanziamento: Iniziativa Civitas

Sito web: http://www.europeancyclingchallenge.eu/ecc2013/?page_id=49

European Road Safety Observatory

L'Osservatorio per la sicurezza stradale è stato creato con un finanziamento europeo e poi adottato successivamente dalla Commissione europea. Fornisce alcuni strumenti quali un repertorio della legislazione europea con rinvii alle singole legislazioni nazionali, informazioni di alta qualità e provate scientificamente di facile fruibilità, un repertorio di



progetti, cofinanziati dalla Commissione europea nel settore della sicurezza stradale, statistiche, manuali e linee guida prodotti nell'ambito di progetti europei.

Fonte di finanziamento: Programma di Ricerca e Sviluppo tecnologico

Sito web: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/index_en.htm

EuroVelo

E' un marchio registrato dalla Federazione dei Ciclisti Europei. Sostiene tutte le iniziative legate al ciclismo. Si tratta di un progetto dell'European Cyclists' Federation, l'organizzazione europea dei ciclisti cui aderiscono oltre 500.000 iscritti per il tramite delle associazioni aderenti, come la FIAB, finalizzato a realizzare entro il 2020 una rete transeuropea di ciclovie di alta qualità che consenta di andare in bicicletta da nord a sud e da est ad ovest dell'Europa. A progetto completato la rete EuroVelo sarà lunga 70.000 Km. Oltre a migliorare la mobilità locale, il progetto è una straordinaria forma di sviluppo di turismo sostenibile che potrà generare, a rete completata, un fatturato di decine di miliardi di euro l'anno, a sostegno delle economie locali di tutta Europa. Per raggiungere questi obiettivi l'ECF sta lavorando affinché in ogni paese europeo ci sia un centro di coordinamento o un coordinatore nazionale che si attivi per tenere alta l'attenzione, sensibilizzando opinione pubblica e istituzioni, sull'importanza dello sviluppo di reti ciclabili di alta qualità, a beneficio della vivibilità generale e dello sviluppo sostenibile. Tre sono gli itinerari di EuroVelo che attraversano l'Italia da nord a sud o da ovest ad est: la Ciclovie Mediterranea (EV 8), dallo stretto di Gibilterra ad Atene e a Cipro, di cui la ciclovie del Po, con la recente guida edita da Ediciclo, è parte integrante; la Ciclovie Romea-Francigena (EV5) da Londra a Brindisi passando per Roma; la Ciclovie del Sole (EV 7) da Capo Nord a Malta.

Fonte di finanziamento: Azione preparatoria "turismo sostenibile"

Sito web: www.eurovelo.org

MeetBike - European Conference on Bicycle Transport and Networking

Si tratta di una conferenza di due giorni finanziata con fondi europei che ha affrontato due temi principali:

1. creazione di una rete delle città ciclabili in Europa
2. interdipendenza del traffico su due ruote e trasporto pubblico

La conferenza ha permesso ai partecipanti di condividere le proprie esperienze in materia di mobilità sostenibile e di trasporto urbano sostenibile.

Fonte di finanziamento: Energia Intelligente Europa

Sito web:

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/european-conference-bicycle-transport-and>

METAPREDICT

Il progetto METAPREDICT ('Developing Predictors of the Health Benefits of Exercise for Individuals') mira ad identificare i biomarcatori molecolari e a studiare la risposta degli individui all'esercizio e all'allenamento fisico tramite uno studio scientifico che include personale medico, fisiologisti, esperti in genetica genomica, informatica e metabolismo. L'obiettivo è quello di scoprire se strategie di stili di vita personalizzati possano essere

Cofinanziato
dall'Unione Europea



sviluppate per prevenire malattie metaboliche come il diabete, l'obesità e problemi cardiovascolari.

Fonte di finanziamento: VII programma Quadro di Ricerca e sviluppo tecnologico

Sito web: <http://metapredict.eu/>

Otesha Ride Tour (ORT)

ORT è un tour fatto da 6 giovani di 6 Paesi europei per aumentare la consapevolezza sul consumo sostenibile nei college, negli istituti di istruzione secondaria e nelle università.

Fonte di finanziamento: Gioventù in azione

Sito web: <http://www.otesha.org.uk/programmes/tours>

PHAN (Networking for Physical Activity)

Il progetto mira a promuovere reti e azioni per ambienti sani e sostenibili per la promozione dell'attività fisica. Il progetto è promosso dalla Commissione europea e dall'Organizzazione Mondiale della Sanità e mira a fornire agli Stati membri dell'Unione europea strumenti, esempi di buone prassi, piattaforme per lo scambio di conoscenze e consigli per la promozione dell'attività fisica. Il progetto mira ad aiutare gli Stati membri nella creazione di collaborazioni con altri settori a questo collegati (pianificazione urbana, trasporto, istruzione, turismo, sport e attività ricreative) e promuove l'utilizzo di nuovi strumenti e approcci per la promozione dell'attività fisica in diversi ambienti urbani.

Fonte di finanziamento: Programma Salute 2008-2013

Sito web: http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0005/135149/e94835.pdf

Brochure: <http://www.euro.who.int/en/health-topics/disease-prevention/physical-activity/publications/2013/networking-for-physical-activity-brochure-for-download>

Using the health economic assessment tools (HEAT) for walking and cycling: lessons learnt:

<http://www.euro.who.int/en/health-topics/disease-prevention/physical-activity/publications/2014/using-the-health-economic-assessment-tools-heat-for-walking-and-cycling-lessons-learnt>

SchoolWay

Rete europea per una mobilità da e verso la scuola più piacevole, sicura, sana e sostenibile, raccoglie le migliori esperienze europee di gestione della mobilità verso la scuola.

Fonte di finanziamento: Energia Intelligente Europa

Sito web: <http://www.schoolway.net/>



Esempi di progetti finanziati dai fondi tematici dell'UE nel periodo di programmazione 2014-2020

Quello che segue è una breve rassegna di alcuni dei progetti europei finanziati con i fondi diretti nell'attuale periodo di programmazione nei settori di interesse della guida.

Aosta in bicicletta: approvato il cofinanziamento europeo

Il finanziamento del progetto "Aosta in bicicletta", è stato finanziato nell'ambito del Programma Investimenti per la crescita e l'occupazione 2014/20 (FESR), a valere sull'Asse prioritario 4 - Sostenere la transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori, a completamento del finanziamento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito del Piano nazionale per la sicurezza stradale.

Il cofinanziamento europeo ammonta a 3 milioni di euro per sostenere gli interventi relativi a una parte delle infrastrutture ciclabili, al secondo lotto funzionale e a quelli destinati a promuovere la mobilità sostenibile.

La realizzazione della rete ciclabile della città di Aosta e la contestuale implementazione dei servizi di supporto alla ciclabilità contribuiranno al raggiungimento dell'obiettivo generale di aumentare gli spostamenti in ambito urbano mediante l'utilizzo di mezzi di trasporto a bassa emissione di carbonio e di sostanze inquinanti, migliorando contemporaneamente l'accessibilità e la fruizione integrata dei servizi offerti.

Il progetto Aosta in bicicletta si sviluppa lungo due principali filoni di intervento, complementari fra loro: la realizzazione di interventi infrastrutturali di potenziamento della rete ciclopedonale nell'area urbana del capoluogo regionale e l'attivazione di una serie di misure e di servizi a favore della mobilità ciclabile. Per quanto concerne il livello infrastrutturale, l'intenzione è quella di realizzare una rete ciclabile cittadina ben identificata. Le spese relative agli interventi infrastrutturali assorbono circa l'80% del budget.

Per quanto riguarda il filone delle misure e dei servizi a favore della ciclabilità: verranno installate rastrelliere nei diversi quartieri cittadini; sarà potenziato il bike sharing tradizionale con l'affiancamento di postazioni di bike sharing elettrico in punti strategici della città; saranno adottate misure contro il furto delle biciclette quali l'installazione presso la stazione ferroviaria di un deposito protetto; saranno facilitati alcuni attraversamenti sotterranei o sopraelevati e sarà creata una ciclofficina per l'autoriparazione e la manutenzione della propria bicicletta. Tutti questi interventi sono volti a potenziare l'intermodalità, ovvero lo scambio bicitreno, bicibus, biciautomobile e bicipedonalità, al fine di promuovere l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani in città e nelle aree limitrofe e per potenziare l'attrazione turistica nell'ottica di una positiva ricaduta economica.

Configurandosi quale progetto di penetrazione verso il centro cittadino e a ridosso dello stesso, la rete ciclabile vuole intercettare i maggiori flussi di traffico in ingresso e interni alla città. L'investimento è finalizzato a ricucire tratti già esistenti, configurando in tal modo un sistema ciclabile continuo, leggibile e capillare, costituito non solo da piste ciclabili in sede propria, ma anche da percorsi ciclopedonali promiscui, dando vita ad un



circuito attrattivo e sicuro. Le tratte, nel loro insieme, permetteranno di raggiungere i principali poli culturali della città posti fuori le mura, mentre all'interno del centro storico un'apposita segnaletica, guide cartacee e applicativi digitali consentiranno di segnalare i diversi percorsi ciclabili di valorizzazione del patrimonio storico, culturale ed enogastronomico. Oltre a trasferire verso la mobilità ciclabile e pedonale una quota significativa degli spostamenti sistematici a livello urbano, così come previsto dal Piano generale del traffico urbano (PGTU) della città di Aosta, il progetto promuove, quindi, la fruizione in bicicletta dei beni storici e culturali della città e aree limitrofe, consentendo, inoltre, la connessione con la rete ciclabile turistica dell'Envers, in corso di completamento a valere sull'azione 6.8.3 Sostegno alla fruizione integrata delle risorse culturali e naturali e alla promozione delle destinazioni turistiche dello stesso Programma operativo FESR della Valle d'Aosta 2014/2020.

Fonte di finanziamento: FESR 2014-2020

Sito web:

http://www.comune.aosta.it/it/aree_tematiche/mobilita- e trasporti/aosta_in_bicicletta

C.H.I.E.L.I. Project - Chocolate Heritage in European Life and Identity – The European Chocolate Way

Il progetto mira a creare, sviluppare e promuovere un nuovo itinerario europeo, collegando il turismo e le industrie produttrici di sei Stati membri: Italia, Belgio, Francia, Germania, Spagna e Regno Unito), illustrando quali sono i passi fondamentali della catena di lavoro del prodotto.

Fonte di finanziamento: COSME

Sito web: <http://www.thechocolateway.eu/news/>

Healthy off-season leisure programmes for seniors in thermal spas and wellness centres

Il progetto mira a creare prodotti turistici internazionali legati al settore termale nelle spa dell'Europa Centrale, per attrarre il turismo della terza età in bassa stagione. Uno degli obiettivi principali è quello di coinvolgere e mobilitare il maggior numero di attori della catena produttiva del turismo (città termali, associazioni operative nel settore della salute).

Fonte di finanziamento: COSME

Sito web: <https://ec.europa.eu/easme/en/healthy-season-leisure-programmes-seniors-thermal-spas-and-wellness-centres>

H.O.S.T. - The Heritage of Olive Tree for Sustainable Tourism project

Finanziato dal programma COSME della Commissione Europea, l'obiettivo del progetto è sostenere la competitività delle piccole e medie imprese europee per il periodo 2014-2020 con un budget complessivo di 233.990 euro, dei quali il 75% finanziato dalla CE per un periodo di 18 mesi.

Il capofila del progetto è la Fondazione Campus che prevede, per il 2016, quattro grandi eventi sportivi: il trail dei Monti Pisani a marzo che tocca tutti i più belli e rilevanti siti storici dell'area, la maratona internazionale istriana in aprile, la maratona di Zejtun a settembre e il trail dell'isola di Lesbo ad ottobre 2016.



I 4 territori coinvolti appartengono a 4 Paesi europei, ed hanno tutti in comune rilevanti aspetti socio-culturali quali la presenza di oliveti, di strade dell'olio e di itinerari escursionistici tra gli oliveti, economie rurali in declino e potenzialità turistiche da sviluppare/potenziare. Si tratta della catena montuosa che si estende a sud della provincia di Lucca, i Monti Pisani, che per l'Italia partecipa al progetto con "Timesis srl – Montepisano" (www.timesis.it), agenzia che opera in ambito ambientale dal 1991 e che si occupa di Destination Management per l'area, l'Isola di Lesbo per la Grecia, con Etal S.A. società di sviluppo locale di Lesbo, Capodistria per la Slovenia, con il Comune di Capodistria e Centro di sviluppo regionale di Capodistria, e Zeitun per Malta (5Senses srl) Attraverso Host, le 4 aree saranno promosse come un unico prodotto turistico sotto il marchio della "Virtual Transnational Route of Olive Tree", un'etichetta tematica territoriale nuova che il progetto sviluppa e contribuisce a diffondere. Questo significa che ad ogni evento saranno promossi tutti e 4 i territori, sia come meta di turismo sostenibile sia come zone di produzione di olio. Per questo l'olivo è posto al centro del progetto. L'olivo come patrimonio culturale per il turismo sostenibile. L'obiettivo comune è infatti quello di contribuire alla rivitalizzazione delle economie locali delle 4 aree rurali coinvolte e alla conservazione del patrimonio naturale e culturale, e si rivolge al settore turistico come volano di sviluppo economico, offrendo direttamente strumenti al territorio: una strategia di marketing comune e innovativa, un programma di formazione destinato alle PMI, la selezione di giovani imprenditori per fare emergere nuove imprese attraverso un percorso di tutoring, la strutturazione di reti di impresa, la diversificazione di prodotti e servizi turistici sostenibili e la creazione di pacchetti turistici innovativi.

Fonte di finanziamento: COSME

Sito web: <http://www.fondazione-campus.it/en/news/host/>
<http://www.olivetrails.eu/h-o-s-t-project/>

MIND-SETS

MIND-SETS mira a fornire un approccio nuovo nello studio del settore della mobilità come parte di stili di vita sempre più mutevoli delle popolazioni europee. Il progetto mira ad esaminare in che modo la mobilità può essere compresa meglio in base agli stili di vita rispetto alle tendenze sociali, economiche e tecnologiche. Lo studio implica un nuovo approccio che vede il coinvolgimento di sociologi, psicologi ambientali, esperti in tendenze nei settori della tecnologia dell'informazione e della comunicazione,, della tecnologia delle scienze sociali.

Fonte di finanziamento: Horizon 2020

Sito web: <http://www.mind-sets.eu/>

REMOURBAN project – Delivering sustainable mobility

L'obiettivo principale del progetto REMOURBAN è lo sviluppo di un modello di rigenerazione urbana sostenibile che sarà sperimentata in 3 città faro: Valladolid (Spagna), Nottingham (Regno Unito) e Tepebas (Turchia). REMOURBAN mira a trasformare le città europee in località più smart. La replicabilità sarà uno degli aspetti chiave del progetto. Le città di Seraing in Belgio, e di Miskolc in Ungheria, attueranno il modello di rigenerazione urbana sostenibile proposto dal progetto.

Fonte di finanziamento: Horizon 2020

Cofinanziato
dall'Unione Europea



Sito web: <http://www.remourban.eu/News--Events/REMOURBAN-Project--Delivering-Sustainable-Mobility.kl>

SE. TOUR: SENior TOURism - Discovering European Territories through Golf and Wine

Il progetto nasce con l'obiettivo di migliorare l'offerta turistica in quattro aree geografiche in Italia, Francia, Spagna e Portogallo, coniugando le destinazioni turistiche meno sviluppate ma dotate di un ricco patrimonio culturale e di campi da golf. La Regione Abruzzo è uno dei partner del e si è proposta inoltre come area pilota per il test dei pacchetti turistici "Golf&Wine" mettendo a disposizione un territorio caratterizzato dalla presenza di 2 campi da golf e da una forte diffusione della cultura del vino.

Fonte di finanziamento: COSME

Sito web: http://www.e-seniors.asso.fr/en_SeTour.htm

Voyage

Voyage è co-finanziato dal programma COSME. Lanciato il 1 agosto 2015, il progetto mira a sviluppare un prodotto auto-sufficiente nel settore del turismo, per promuovere sia l'imprenditorialità che il settore del turismo in generale. I giovani, che sono i destinatari del progetto, apprenderanno, attraverso corsi di formazione che prevedono lezioni pratiche e teoriche, come organizzare viaggi di affari. Il coordinatore del progetto è la Europe Social Entrepreneurship and Innovative Studies Institute della Lituania. Altri partner del progetto sono: State Department of tourism under the Ministry of Economy (Lituania); Lithuanian sailing union (Lituania), Top Kinisis Hellas MEPE (Grecia), MultiVoltiCapovolti (Italia), Ünlü Apart Pansiyon and Cruises (Turchia), ARKELLIA (Francia); WSTHM (Instytut Turystyki w Warszawie) (Polonia).

Fonte di finanziamento: COSME

Sito web: <http://europe-institute.com/blog/2015/10/12/new-exclusive-project-has-been-launched/>





Progetti finanziati dall'UE dai fondi strutturali Cooperazione territoriale europea

Quello che segue è una breve rassegna di alcuni dei progetti europei finanziati con i fondi indiretti nei precedenti periodi di programmazione in particolare dallo strumento per la cooperazione territoriale Interreg.

Bike Network

Bike Network - Piano strategico per lo sviluppo della rete cicloturistica transfrontaliera dell'area Interreg della Regione Lombardia e della Svizzera tratta le tematiche connesse allo sviluppo della mobilità sostenibile e l'avvio di numerosi progetti finalizzati alla creazione e promozione di percorsi ciclabili e ciclopedonali. Bike Network ha avuto l'obiettivo di dar vita ad una rete di mobilità sostenibile di carattere interregionale, per la creazione di un sistema cicloturistico integrato a vari livelli, che ha tenuto anche conto delle esigenze e della competitività attuale e potenziale del singolo territorio. Ha valorizzato il territorio transfrontaliero migliorando la fruibilità delle aree attraverso la promozione della mobilità sostenibile e ha aperto un corridoio nell'area Interreg verso i bacini di utenza dell'Europa centrale e la grande area metropolitana milanese, collegandosi ai tracciati Eurovelo e Bicalitalia. Ha inoltre sviluppato sistemi di intermodalità (gomma, ferro, acqua) per migliorare e completare i collegamenti transfrontalieri e la connessione fra le aree e creato una nuova destinazione turistica qualificata e competitiva per gli amanti dello sport e delle vacanze in bicicletta.

Fonte di finanziamento: Interreg III A Italia-Svizzera

Sito web: www.bikenetwork.it

Bike the Baltic

Percorso ciclabile realizzato nel baltico meridionale. Permette di visitare Scania, Bornholm e la Pomerania Centrale. Queste tre regioni hanno in comune la sponda del mare.

Fonte di finanziamento: Interreg CBC del baltico del Sud

Sito web: www.bikenetwork.it

CAAR – Ciclovia Alpe Adria Radweg

Il progetto è finalizzato all'attivazione di azioni di cooperazione transfrontaliera per il completamento dell'itinerario ciclabile transfrontaliero Salisburgo-Villaco-Aquileia/Grado. Tale itinerario consente di unire fra loro infrastrutture ciclabili in parte già realizzate nelle tre regioni e costituisce il collegamento più diretto tra la rete ciclabile centro-europea e il Mare Adriatico.

Fonte di finanziamento: Interreg IV Italia-Austria

Sito web: <http://www.alpe-adria-radweg.com/it>



Cyronmed

Il progetto di cooperazione internazionale CYRONMED – Cycle Route Network of the Mediterranean, ha delineato le direttrici di una Rete Ciclabile del Mediterraneo. Al progetto hanno preso parte oltre alla Regione Puglia con funzioni di capofila, le Regioni Basilicata, Campania, Calabria, le Municipalità greche di Atene e Karditsa, il Ministero dello Sviluppo Urbano di Malta e l'Ente Turismo di Cipro.

Il progetto è stato realizzato in due fasi:

- una prima fase ha curato l'individuazione, mediante studi di fattibilità condotti da ciascun soggetto partner, degli itinerari ciclabili di lunga percorrenza dei progetti di Rete Bicalitalia ed EuroVelo, passanti per i territori di competenza;
- la seconda fase, invece, si è basata in un'attività più specificatamente di assistenza tecnica, prestata dalla Regione Puglia alle Aree Vaste, impegnate all'epoca nei processi di pianificazione strategica, affinché si dotassero anche di piani di reti ciclabili di area vasta. Allo scopo sono stati tenuti incontri e seminari tecnici, convegni, attività formative.

Il lavoro progettuale ha permesso di realizzare il manuale tecnico "Vademecum della Ciclabilità", quale supporto alla progettazione per enti locali e progettisti. Per dare, invece, immediata spendibilità degli interventi attivati, è stata prodotta la cartoguida in formato elettronico di un itinerario campione: il percorso BI10 (Ciclovía dei Borboni), che collega Bari a Napoli, disponibile sul portale turistico della Regione Puglia

Fonte di finanziamento: [Interreg 2000-2006 Archimed](#)

Sito web:

http://mobilita.regione.puglia.it/index.php?option=com_k2&view=itemlist&layout=category&task=category&id=31&Itemid=132

Lo studio è consultabile al seguente indirizzo:

http://mobilita.regione.puglia.it/downloads/Cyronmed/progetto_CyronMed.pdf

Eine phantastische Irrfahrt mit dem Fahrradschiff von Oldenburg nach Groningen

Il progetto culturale "una fantastica Odissea con una nave-bicicletta da Oldenburg a Groningen" ha coinvolto due Paesi, Germania e Olanda.

Fonte di finanziamento: [INTERREG A Germania-Olanda](#)

Sito web: <http://odyssee-groningen.jimdo.com/>



Exciting Cycling in the BCL

Il progetto mira a sviluppare il turismo in bicicletta e a contribuire alla promozione di stili di vita più sani per i cittadini residenti in Lettonia, Lituania e Bielorussia per aumentare il turismo nella zona dei Laghi.

Fonte di finanziamento: Interreg III B Baltic Sea Region

Sito web: http://balticlakes.com/en/projekts_exciting/

EuroVelo 1 nella Repubblica Irlandese

Pista ciclabile realizzata in Irlanda nell'ambito di Eurovelo che collega il Comune di Newtowncunningham e la Contea Donegal.

Fonte di finanziamento: Azione preparatoria "turismo sostenibile"

Sito web: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-1/countries/ireland>

Cofinanziato dall'Unione Europea



- Realised
- Not realised
- Planned





Eurovelo6

La pista eurovelo 6 Attraversa le Regioni del Reno, della Loira e del Danubio

Fonte di finanziamento: Interreg IIIB North West Europe

Siti web: http://en.eurovelo6.org/?set_language=en/
<http://www.eurovelo6.org/>

Genussradeln

Il progetto ha dato vita a percorsi ciclabili ed equestri tra Austria e Slovenia.

Fonte di finanziamento: Interreg IIIA Austria-Slovenia

Sito web: <http://www.genussradeln.at/en>

Hiking and Biking

Il progetto ha finanziato percorsi in bici e a piedi tra Slovenia e Austria.

Fonte di finanziamento: Interreg IIIA Austria-Slovenia

Sito web: <http://magazin.hiking-biking.com/>

Metropol Ruhr

La città di Essen in Germania, ha realizzato una serie di piste ciclabili in tutta la città con il Fondo europeo di Sviluppo Regionale

Fonte di finanziamento: Fondo europeo di Sviluppo Regionale

Sito web:

<http://www.metropolruhr.de/regionalverband-ruhr/emscher-landschaftspark/bauprojekte/rheinische-bahn.html>

Mobiel

Fornisce una serie di servizi nel settore del ciclismo per enfatizzare l'immagine della bicicletta e per ridurre al minimo tutti gli aspetti negativi a questo collegati (come il furto facile, limitato raggio di azione e difficoltà nell'utilizzo della bici unitamente al trasporto pubblico).

Fonte di finanziamento: Interreg III B North-Sea Region

Sito web: <http://www.mobiel.be/en/>

MMOVE (Mobility Management over Europe)

Il progetto mira a migliorare l'efficacia delle politiche di mobilità sostenibile attuate dagli enti locali nelle città europee di piccole e medie dimensioni che hanno una popolazione che va dai 50 ai 250.000 abitanti.

Fonte di finanziamento: Interreg IV C

Sito web: <http://www.mmove.eu/default.php?cat=project&id=1>

NorthSea cycle path

La ciclabile del Mare del Nord è il risultato di un partenariato transnazionale di 68 partner provenienti da 8 paesi diversi: Belgio, Paesi Bassi, Germania, Danimarca, Svezia, Norvegia,



Scozia e Regno Unito. Il progetto è iniziato nel 2003 e terminato nel 2006. L'obiettivo generale è stato quello di sviluppare la ciclabile del Mare del Nord come offerta turistica principale del Nord Europa. Il progetto mirava inoltre a sviluppare le aree rurali salvaguardando la salute delle persone attraverso lo sport. La ciclabile è stata avviata nel 2001 ed è uno dei tragitti ciclabili più famosi fino ad aggiudicarsi, nel 2013, un Guinness dei primati come ciclabile più lunga. E' lunga infatti 6.000 chilometri.

Fonte di finanziamento: [Interreg IIB Mare del Nord](#)

Siti web: www.northsea-cycle.com





PIMMS CAPITAL

Mira a stimolare il trasferimento modale verso forme di trasporto più sostenibile aumentando incentivando politiche e tecniche di gestione della mobilità di alta qualità nelle regioni europee

Fonte di finanziamento: Interreg IV C

Sito web: <http://www.pimms-capital.eu/>

PIMMS TRANSFER

Il progetto riunisce 15 partner europei, e punta a integrare la Gestione della Mobilità a livello regionale attraverso misure internazionali. Le regioni partner in cui la Gestione della Mobilità è ancora ai primi passi 'regioni inesperte', si avvantaggiano in questo modo di beneficiare dell'esperienza delle 'regioni esperte', tramite l'attività di scambio di esperienze. Individuando e trasferendo i Fattori Critici di Successo delle attività realizzate, è possibile persuadere i decisori chiave ad apportare dei cambiamenti sostenibili nelle regioni europee.

Fonte di finanziamento: Interreg IV C

Sito web: http://www.pimms-transfer-eu.org/index.php?id_lang=7

Radrouten Planer

Permette di organizzare un percorso in bici in Germania e Olanda selezionando la località di partenza e di destinazione clickando su una carta geografica oppure digitando l'indirizzo di destinazione.

Fonte di finanziamento: Interreg III A Germania-Olanda

Sito web: http://www.radroutenplaner.nrw.de/RRP_sprachen_02.html

Road book della Ciclovia Adriatica

Il road book della Ciclovia Adriatica (Edizione 2013) è relativo al tratto pugliese dal confine con il Molise al Capo di Santa Maria di Leuca. Si tratta del lavoro svolto dalla FIAB per conto della regione Puglia. La Ciclovia Adriatica è un percorso adatto alla percorrenza ciclistica (anche se non ancora completamente soddisfacente in termini di sicurezza) ricavato dalla giustapposizione dei tratti di strada con caratteristiche di sicurezza dal traffico, di facilità di percorrenza e attrattività ambientale e paesaggistica. Per quanto possibile la scelta è stata fatta sui tracciati più prossimi al mare essendo questo il tema principale di questa ciclovia, ma a volte per problemi di impraticabilità o per presenza di un alto traffico si sono scelti tratti più interni. Da questo punto di vista si deve notare come alcune considerazioni sul carico di traffico delle strade costiere debbano essere modulate secondo il periodo dell'anno. In altre parole in diversi casi la strada costiera principale è trafficata solo nel periodo in alta stagione turistica a luglio e agosto.

Fonte di finanziamento Italia-Grecia

Sito web: http://mobilita.regione.puglia.it/images/roadbook%2021_07_2014.pdf

Shared Space - Reconciling people, places and transport"

Progetto sullo studio di nuovi approcci di sistemi per la gestione del traffico.

Fonte di finanziamento: Interreg III A Germania-Olanda

Sito web:



<http://www.bohmt.de/staticsite/staticsite.php?menuid=123&topmenu=123&keepmenu=inactive>

SustAccess - Sustainable Accessibility between Hinterlands and Gateways around the North Sea

SustAccess mira da un lato a rendere le vie di uscita più accessibili dalle vie interne e dall'altro quello di sostenere modalità di trasporto più sostenibili. Si occupa sia del trasporto merci che di passeggeri e include sia città di grandi dimensioni che centri minori.

Fonte di finanziamento: Interreg III B North-Sea Region

Sito

web:

<http://archive.northsearegion.eu/iiib/projectpresentation/details/&tid=35&theme=3&test=5>

Via Claudia Augusta

La Via Claudia Augusta è una ciclabile lunga oltre 500 km ed è la seconda pista ciclabile più frequentata d'Europa dopo la Passau-Vienna. Parte da Donauwörth in Germania passa per Augsburg (l'antica Augusta Vindelicum), continuando poi per Schongau e Füssen. In questo tratto è segnalata dappertutto. In Austria prosegue per Reuthe in Tirolo, da dove sale verso il Fernpass. In questo tratto, essendo più impegnativo, è in vigore un comodo servizio shuttle per il trasporto dei ciclisti e delle loro biciclette. Lo stesso servizio è disponibile anche al Passo Resia, il tratto più faticoso del tragitto assieme a quello del Fernpass. E' inoltre possibile ricaricare le batterie delle bici elettriche in tutte le strutture ricettive dislocate lungo tutta la Via Claudia Augusta. La pista passa quindi per Austria, la provincia Autonoma di Trento e Bolzano e termina ad Ostiglia.

Fonte di finanziamento: Interreg e successivamente Leader

Sito web: <http://www.viaclaudia.org/it/via-claudia-in-viaggio/percorso-ciclabile.html>



Esempi di iniziative italiane

Ciclopista del sole

La Ciclopista del Sole, pensato e promosso dalla FIAB, è un percorso per ciclisti di dimensione nazionale. Pur esistendo infatti ottime realizzazioni a livello locale come ad esempio le ciclabili in provincia di Bolzano e Trento, la Ciclopista del Sole si pone l'obiettivo di raccordare tutte queste infrastrutture, ovvero salire in bicicletta ed avere davanti a sé centinaia e centinaia di chilometri di pista ciclabile, e poter pedalare in sicurezza per giorni e giorni. La Ciclopista del Sole vorrebbe infatti collegare il Brennero con la Sicilia con un percorso ad uso esclusivo dei ciclisti. Il sito fornisce le cartoguide.

Sito web: <http://www.fiab-onlus.it/cps.htm>

Rete ciclabile italiana di Bicalia

Contiene la mappa dove sono rappresentati circa 15000 km di rete ciclabile, che costituiscono la prima revisione della rete BicItalia presentata nel 2000 a Torino. La rete è formata da una serie di lunghi itinerari nord-sud attraversati da vie est-ovest costituendo una "ragnatela" in grado di coprire tutto il paese.

La funzione della rete è molteplice: ambientale, trasportistica e turistica, i percorsi sono perciò scelti secondo la migliore qualità escursionistica disponibile nel territorio rurale, fluviale o costiero, e attraversano le città e collegano i centri storici per arrivare al Duomo di Milano, al Colosseo, a Mergellina a Napoli.

Sito web: <http://www.bicalia.org/cms/it/bicalia/32-la-rete-ciclabile-nazionale-bicalia>



Esempi di iniziative europee

Bike Off

"Bike Off", è un progetto britannico basato sul web che cerca di generare strategie antifurto nelle aree di parcheggio destinate alle biciclette.

Sito web: www.bikeoff.org

Cities for Bicycles

La rete "Cities for Bicycles" è stata creata in Polonia da gruppi ambientali che si occupano di ampliare la rete delle piste ciclabili in Polonia. La rete mira a migliorare le condizioni per i ciclisti sia in città che in campagna, migliorare la sicurezza stradale, specialmente per gli utenti più vulnerabili, promuovere l'utilizzo della bicicletta per salvaguardare l'ambiente, migliorare la qualità della vita ampliando l'offerta dei mezzi di trasporto pubblico. La rete è stata finanziata dal programma di Sviluppo delle Nazioni Unite "Global Environmental facility"

Sito web: http://www.measures-odyssey-mure.eu/public/mure_pdf/transport/PL1.PDF

Concorso "ciclabile dell'anno"

In occasione della fiera "Fiets en Wandelbeurs" di Amsterdam, che propone destinazioni e itinerari dedicati agli amanti della bicicletta e del trekking, ogni anno si tiene il concorso "ciclabile dell'anno" per stimolare la realizzazione e il miglioramento di percorsi in tutta Europa, interessanti dal punto di vista turistico e paesaggistico. Le ciclabili, selezionate da un'apposita giuria composta da giornalisti ed editori di guide turistiche, vengono testate durante l'estate precedente da un ispettore con il compito di dare una valutazione del tracciato secondo specifici criteri e di predisporre un report finale.

il 22 gennaio 2014 ad Amsterdam si è tenuta la presentazione ufficiale delle 4 ciclabili finaliste per l'edizione 2014: insieme alla ciclabile della Valsugana hanno concorso al premio Pirinexus (percorso che tocca Spagna e Francia), Tour de Manche (itinerario che interessa Francia e Gran Bretagna) e Vennbahn (ciclabile che attraversa Germania, Belgio e Lussemburgo). Il 28 febbraio 2014, il giorno antecedente l'inizio della fiera "Fiets en Wandelbeurs" si è tenuta la premiazione del concorso con la nomina del vincitore 2014 e la ciclabile della Valsugana si è aggiudicata il secondo posto.

Sito web: www.visitvalsugana.it/bike

EDEN – Destinazioni europee di eccellenza

Le destinazioni europee di eccellenza sono destinazioni emergenti, spesso poco note, il cui obiettivo è coniugare lo sviluppo turistico e lo sviluppo sostenibile nei settori sociale, culturale e ambientale. Dal 2007, un centinaio di destinazioni in totale hanno ricevuto il titolo di "destinazione europea di eccellenza" per le loro realizzazioni nell'ambito dei vari temi annuali. I temi prescelti hanno lo scopo di sottolineare i molteplici punti di forza delle varie regioni europee e sono tutti collegati, in un modo o nell'altro, allo sviluppo



sostenibile dal punto di vista della cultura, dell'economia, del coinvolgimento dei soggetti locali o dell'ambiente. Essi consentono all'Europa di dimostrare la sua ricchezza e la sua diversità in settori come le risorse naturali, il patrimonio storico, le celebrazioni tradizionali, la gastronomia locale e così via. Sino ad oggi il turismo rurale, il patrimonio immateriale locale, le zone protette, il turismo acquatico, i siti ristrutturati e il turismo accessibile sono stati i temi centrali di questa ricerca dell'eccellenza in Europa. Le destinazioni EDEN svelano nuovi aspetti dell'Europa e permettono di gettare un nuovo sguardo sulla bellezza dei paesi e sulla ricchezza del patrimonio.

Sito web: <http://www.politichecomunitarie.it/newsletter/17383/eden-destinazioni-europee-di-eccellenza>

EuroVelo

E' un marchio registrato dalla Federazione dei Ciclisti Europei. Sostiene tutte le iniziative legate al ciclismo. Si tratta di un progetto dell'European Cyclists' Federation, l'organizzazione europea dei ciclisti cui aderiscono oltre 500.000 iscritti per il tramite delle associazioni aderenti, come la FIAB, finalizzato a realizzare entro il 2020 una rete transeuropea di ciclovie di alta qualità che consenta di andare in bicicletta da nord a sud e da est ad ovest dell'Europa. A progetto completato la rete EuroVelo sarà lunga 70.000 Km. Oltre a migliorare la mobilità locale, il progetto è una straordinaria forma di sviluppo di turismo sostenibile che potrà generare, a rete completata, un fatturato di decine di miliardi di euro l'anno, a sostegno delle economie locali di tutta Europa. Per raggiungere questi obiettivi l'ECF sta lavorando affinché in ogni paese europeo ci sia un centro di coordinamento o un coordinatore nazionale che si attivi per tenere alta l'attenzione, sensibilizzando opinione pubblica e istituzioni, sull'importanza dello sviluppo di reti ciclabili di alta qualità, a beneficio della vivibilità generale e dello sviluppo sostenibile. Tre sono gli itinerari di EuroVelo che attraversano l'Italia da nord a sud o da ovest ad est: la Ciclovie Mediterranea (EV 8), dallo stretto di Gibilterra ad Atene e a Cipro, di cui la ciclovie del Po, con la recente guida edita da Ediciclo, è parte integrante; la Ciclovie Romea-Francigena (EV5) da Londra a Brindisi passando per Roma; la Ciclovie del Sole (EV 7) da Capo Nord a Malta.

Sito web: www.eurovelo.org

Cofinanziato dall'Unione Europea



EuroVelo

the European cycle route network



Over 70 000 km / 40 000 miles of cycle routes across Europe

1 Atlantic Coast Route	North Cape (Norway) – Sagres (Portugal)	8,186 km	5,087 miles	3 Sun Route	North Cape (Norway) – Malta	7,409 km	4,604 miles
2 Capitals Route	Galway (UK) – Moscow (Russia)	5,500 km	3,417 miles	4 Mediterranean Route	Cádiz (Spain) – Athens (Greece) and Cyprus	5,888 km	3,659 miles
3 Pilgrims Route	Tromsøen (Norway) – Santiago de Compostela (Spain)	5,122 km	3,183 miles	5 Baltic – Adriatic	Gdansk (Poland) – Pula (Croatia)	1,930 km	1,199 miles
4 Central Europe Route	Roscoff (France) – Kiev (Ukraine)	4,000 km	2,485 miles	6 Baltic Sea Cycle Route	Stockholm (Sweden) – Helsinki (Finland)	7,800 km	4,857 miles
5 Via Roma Francigena	London (UK) – Rome and Brindisi (Italy)	3,900 km	2,423 miles	7 East Europe Route	North Cape (Norway) – Athens (Greece)	5,984 km	3,718 miles
6 Atlantic – Black Sea	Nantes (France) – Constanța (Romania)	4,448 km	2,764 miles	8 North Sea Cycle Route	North Cape (Norway) – Athens (Greece)	5,932 km	3,688 miles
				9 Iron Curtain Trail	Kirkens (Norway) – Rezovo (Bulgaria)	10,400 km	6,462 miles
				10 Rhine Route	Anderstatt (Switzerland) – Hoek van Holland (The Netherlands)	1,320 km	820 miles

Follow the EuroVelo signs

In more and more locations around the European cycle route network, official EuroVelo signage is being installed to make your journey even easier. Just look out for the distinctive EuroVelo signs (see left), which can be incorporated within national signage schemes in several different ways (see examples on the right). You can now follow the EuroVelo signs in parts of Austria, France, Hungary, Slovakia, Switzerland and the UK to name just some of the countries that have introduced them.





Norwegian Network of Cycling Cities

Il Governo norvegese ha incluso la Strategia ciclabile Nazionale nel Piano dei Trasporti 2006-2009. L'obiettivo è quello di aumentare la possibilità di utilizzo della bicicletta nelle città norvegesi. La Strategia ha previsto lo sviluppo di una rete delle città ciclabili come strumento per il degongestionamento del traffico su strada.

Sito web: <http://www.sykkelby.no/2282>

Polis (European cities and regions networking for innovative transport solutions)

E' una rete di città europee e regioni di tutta Europa che promuove, sostiene l'innovazione nel trasporto locale.

Sito web: <http://www.polisnetwork.eu/>

Settimana europea della mobilità

La Settimana europea della mobilità è un'iniziativa annuale organizzata con il sostegno della Commissione europea e dedicata alla mobilità urbana sostenibile. Si svolge dal 16 al 22 settembre e intende incoraggiare le autorità locali europee a introdurre e promuovere un trasporto sostenibile, invitando contemporaneamente i cittadini a sperimentare soluzioni alternative all'auto privata. L'origine della Settimana europea della mobilità risale al 1998 e all'iniziativa francese "In città senza l'automobile!" che si svolgeva nello spazio di una sola giornata. Questa iniziativa si tiene ancora con cadenza annuale, nel mese di settembre, e incoraggia città e centri urbani a chiudere le loro strade ai veicoli a motore per un giorno. In questo modo gli abitanti possono vedere la propria città sotto un'altra luce, vengono incoraggiati a utilizzare modalità di trasporto sostenibili e sono maggiormente consapevoli dell'impatto ambientale delle loro scelte in materia. Il successo dell'iniziativa francese ha portato alla nascita della Settimana europea della mobilità, nel 2002. Da allora l'impatto della settimana dedicata alla mobilità è cresciuto, sia in Europa che nel resto del mondo. Nel 2012, 2.158 città si sono registrate per prendere parte all'iniziativa, rappresentando ben 147,6 milioni di cittadini. Sono state messe in campo un totale di 7.717 misure permanenti, incentrate principalmente sulla creazione di infrastrutture per gli spostamenti in bicicletta e a piedi e destinate ad alleviare il traffico, migliorare l'accessibilità ai trasporti e sensibilizzando i cittadini a comportarsi in sintonia con il tema della mobilità sostenibile.

Le autorità locali europee sono state invitate a firmare la Carta europea della Settimana della mobilità e a pubblicare i loro programmi sul sito <http://www.mobilityweek.eu/>. Le città e i centri urbani che hanno programmato un'intera settimana di eventi, dal 16 al 22 settembre, mettendo in opera misure permanenti e organizzando una giornata senza automobili possono anche candidarsi al premio della Settimana europea della mobilità e sperare di vincerlo come hanno già fatto Zagabria (Croazia), Bologna (Italia), Gävle (Svezia) e Budapest (Ungheria).

Sito web: <http://www.mobilityweek.eu/>



UK National Cyclist Network

Sustrans è una società di beneficenza con più di 30 anni di esperienza nella promozione dell'utilizzo della bicicletta, del trasporto pubblico e del viaggio a piedi come forme alternative di trasporto. Sono stati promotori della rete nazionale delle ciclabili nel Regno Unito il cui obiettivo è il collegamento di tutto il Paese tramite una rete di percorsi ciclabili.

Sito web: <http://www.sustrans.org.uk/>

Sito web: <http://www.sustrans.org.uk/ncn/map/national-cycle-network>

Velo Bretagne

Contiene più di 1.300 chilometri di itinerari su piste ciclabili in Bretagna.

Sito web: <http://velo.tourismebretagne.com/>

Vélodyssée

È la più lunga pista ciclabile in Francia. Offre circa 1.400 km di piste ciclabili collegate attraverso lo stretto con il regno Unito

Sito web: <http://www.velodysssey.com/la-velodysssee>

UK National Cyclist Network





Lo staff dello Europe Direct Roma desidera ringraziare tutta la rete Europe Direct sia italiana che europea in quanto questa pubblicazione senza il loro contributo non sarebbe stata possibile. Molte delle informazioni relative ai progetti finanziati mi sono state infatti trasmesse dalla rete.

Per ulteriori informazioni:

Europe Direct Roma
Formez PA
viale Marx, 15 - 00137 Roma
europedirect@formez.it
www.europa.formez.it
@EuropeDirectRM
Per domande sull'Europa contattare: 06 8288 8714

Il contenuto di questa pubblicazione non riflette l'opinione ufficiale dell'Unione europea. La responsabilità delle informazioni in essa contenute è esclusivamente del suo autore.