



## 18 maggio – OP3

# Le Policy Regionali in Tema di Infrastrutture, Mobilità e Trasporti

*L'Obiettivo di Policy 3 «Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità»*

**PROGRAMMAZIONE  
FESR 2021 – 2027**

*Riunioni dei Tavoli Tematici  
11-21 maggio 2021*

## ◉ PRINCIPALI TAPPE DEL NEGOZIATO NEL 2020

Il negoziato sulle cinque proposte regolamentari afferenti alla politica di coesione (RDC, FESR/Fondo di coesione, FSE+, Interreg, Meccanismo transfrontaliero europeo - ECBM), presentate dalla CE nel maggio 2018, è proseguito a ritmi serrati nel corso del 2020 ed è stato contrassegnato da alcune tappe fondamentali:

- ✓ 14 gennaio 2020: la CE pubblica la **nuova proposta regolamentare** che **istituisce il Fondo per una transizione giusta (JTF)** e la collegata proposta di modifica al regolamento generale, nel quadro della più ampia iniziativa in materia di Green Deal europeo.
- ✓ I negoziati sul pacchetto legislativo coesione si interrompono in seguito alla pandemia ed entrano nuovamente nel vivo, a partire dal mese di luglio, con l'esame di entrambe le proposte CE di modifica del RDC (di gennaio e maggio 2020) e dei blocchi 7 «*Oggetto e definizioni, delega di poteri, attuazione, disposizioni finali e transitorie*» e 8 «*Quadro finanziario*», con l'adozione di mandati parziali a negoziare con il PE.
- ✓ 28 maggio 2020 la CE presenta il proprio **piano per la ripresa (Next Generation EU)** che si affianca al QFP. In questo ambito si inserisce l'iniziativa **REACT-EU**.
- ✓ 21 luglio 2020 i leader dell'UE concordano sull'articolato pacchetto proposto, per un valore pari a 1.824,3 miliardi di euro a prezzi 2018, che combina il **QFP (1.074,3 miliardi di Euro)** con uno sforzo straordinario per la ripresa nell'ambito dello strumento **Next Generation EU** (750 miliardi di Euro, di cui 390 miliardi sotto forma di sovvenzioni agli Stati membri e 360 miliardi sotto forma di prestiti)
- ✓ 12-13 dicembre 2020: adozione del quadro finanziario pluriennale 2021-2027.

## ◉ LE FASI DEL NEGOZIATO SUI REGOLAMENTI COESIONE NEL 2020

Nei mesi settembre-dicembre sono entrati nel vivo i triloghi (confronto Commissione, Consiglio, PE) sull'intero pacchetto legislativo, escluso il regolamento ECBM, culminati negli accordi politici provvisori tra Consiglio e Parlamento che hanno riguardato i seguenti regolamenti:

- ✓ Regolamento Disposizioni Comuni (RDC): accordo politico raggiunto nel corso del triloquio del 1° dicembre su tutti gli articoli del regolamento e su alcuni elementi degli allegati III e IV (Condizioni abilitanti) e sull'allegato recante la metodologia di allocazione delle risorse. Rimangono esclusi dall'accordo i preamboli e la gran parte degli allegati che saranno esaminati a partire da gennaio 2021 dalla prossima presidenza portoghese.
- ✓ FESR/Fondo di coesione: accordo politico provvisorio sul regolamento raggiunto in occasione del triloquio dell'8 dicembre 2020. Sebbene alcuni considerando siano coperti dall'accordo politico provvisorio, i considerando rimanenti e gli allegati sono stati messi da parte per la discussione sotto la presidenza portoghese.
- ✓ Interreg: accordo politico provvisorio raggiunto il 7 dicembre 2020 sul complesso delle disposizioni del regolamento.
- ✓ JTF: accordo politico provvisorio raggiunto in occasione del triloquio del 9 dicembre sul complesso delle disposizioni del regolamento.

## ◉ *RDC: Accordo di Partenariato*

Il RDC - quadro giuridico comune delle norme applicabili agli otto fondi a gestione concorrente FESR, FC, FSE Plus, FEAMP, JTF, Fondi HOME (Fondo Asilo, migrazioni e integrazione, Fondo Sicurezza Interna, Strumento per i visti e il controllo delle frontiere) – dispone che l'Accordo di partenariato indica l'indirizzo strategico e i meccanismi per l'uso efficiente ed efficace dei fondi (Art 7-9 CPR). Il RDC prevede:

- ✓ **Un modello pre-definito semplificato e schematizzato (RDC, Allegato II).** Confermato il carattere snello dell'AP, fissando precisi limiti redazionali per il documento (Max 35 pagine).
- ✓ **La modificabilità AP** nel settennio, sebbene incoraggiata soltanto in occasione della revisione intermedia (nel 2025).
- ✓ **La conferma di un orizzonte di programmazione: «5 + 2»** nella proposta CE (art. 14 e art. 80.1). Prevista assegnazione definitiva del 50% delle risorse degli ultimi due anni (flexibility amount) nel 2025, in fase di revisione intermedia.

## ◉ *REG. FESR/Fondo Coesione ad esito dell'accordo politico*

### ☐ Obiettivi specifici per il FESR e il Fondo di coesione (Articolo 2)

Spostamento delle reti digitali in OP1, con l'aggiunta di un nuovo obiettivo specifico (v) e **spostamento della mobilità urbana sostenibile in OP2 (in linea con la posizione italiana)**

Introduzione in OP4 di un nuovo obiettivo specifico (v) sul rafforzamento del ruolo della cultura e del turismo sostenibile nello sviluppo economico, nell'inclusione sociale e nell'innovazione sociale

### ☐ Concentrazione tematica (Articolo 3)

Lo SM può scegliere l'applicazione dei criteri di concentrazione tematica a livello nazionale o di categoria di regione (in linea con la posizione italiana)

Introdotti ulteriori vincoli relativi alla concentrazione tematica per gli obb. specifici “connettività digitale” e “mobilità urbana multimodale”, rispettivamente del 40% e 50%. Inoltre, viene specificato che le risorse per questi obiettivi specifici devono essere programmate in una priorità dedicata.

## ◉ REG. FESR/Fondo Coesione ad esito dell'accordo politico

### ☐ Esclusione dall'ambito d'intervento del FESR e del Fondo di coesione (Articolo 6)

Stralciata l'esclusione sull'acquisto di materiale rotabile da utilizzare nel trasporto ferroviario (in linea con la posizione nazionale)

Confermata l'esclusione degli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali, con alcune eccezioni per interventi sugli aeroporti regionali esistenti (mitigazione dell'impatto ambientale, sicurezza e controllo del traffico aereo - Sistema SESAR)

Ammesse alcune eccezioni per le attività connesse ai combustibili fossili, con limitazioni del campo di intervento (sostituzione sistemi riscaldamento e adeguamento reti per uso rinnovabili) soggette a limiti di spesa e non fasizzabili; ammesso il sostegno per veicoli "puliti" per trasporto pubblico e per veicoli, aerei e navi ad uso protezione civile e vigili del fuoco)

## Confronto partenariale per la definizione dell'AP - Risultanze dei lavori del Tavolo 3

OP 1

**CONNETTIVITÀ  
DIGITALE**



Rafforzare la  
connettività  
digitale

Obiettivo di Policy  
2021-2027 - OP3

# Europa più Connessa

Obiettivi specifici - OP 3

**RETI TEN-T**



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

**ACCESSO A  
RETI TEN-T**



Sviluppare una mobilità  
locale, regionale e  
nazionale, intelligente,  
intermodale, resiliente ai  
cambiamenti climatici e  
sostenibile, migliorando  
l'accesso alla rete TEN-T e la  
mobilità transfrontaliera

OP 2

**MOBILITÀ URBANA**



Promuovere la mobilità  
urbana multimodale  
sostenibile



## ◉ Risultanze dei lavori del Tavolo 3 – Obiettivo Specifico c.2

RETITEN-T



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

### c.2 LIMITE

Sezione italiana del corridoio Scandinavo-Mediterraneo ancora incompleta

### c.2 SOLUZIONI

Completamento delle porzioni meridionali dei corridoi reti TEN-T (in particolare, sulle direttrici **AV/AC** Napoli- Bari e **Palermo – Messina - Catania**) ed i relativi sistemi tecnologici, con l'obiettivo di generalizzare l'adozione del sistema ERTMS, nell'ottica di sfruttare maggiormente la capacità della rete oltre che potenziare la sicurezza della marcia



## ○ Risultanze dei lavori del Tavolo 3 – Obiettivo Specifico c.3

### ACCESSO A RETI TEN-T



**Sviluppare una mobilità  
locale, regionale e  
nazionale, intelligente,  
intermodale, resiliente ai  
cambiamenti climatici e  
sostenibile, migliorando  
l'accesso alla rete TEN-T  
e la mobilità  
transfrontaliera**

### c.3 LIMITE

Divario infrastrutturale tra le regioni più sviluppate e quelle meno sviluppate. Nel Mezzogiorno si registra una consistenza di tratte elettrificate di oltre la metà inferiore al Centro-Nord (28,8 contro 66,3 per cento, dati riferiti al 2018)

### c.3 SOLUZIONI

- ✓ Potenziare le connessioni su ferro verso i nodi urbani.
- ✓ Elettrificazione e la sicurezza delle linee ferroviarie
- ✓ Rinnovo del materiale rotabile circolante su reti fisse
- ✓ Interventi infrastrutturali e di digitalizzazione previsti nei piani strategici di sviluppo delle ZES
- ✓ Riqualficazione selettiva di archi stradali sarà diretta a migliorare l'accessibilità e la sicurezza dei percorsi. Pur riguardando l'intero territorio nazionale, gli interventi saranno limitati ai collegamenti verso ed entro le "aree interne", in particolare se soggette a significativi rischi sismici e/o idro-geologici. Le azioni finanziate dovranno incorporare soluzioni tecnologiche di monitoraggio telematico della resilienza strutturale delle opere d'arte e dei transiti (cd.smart roads)

## ○ Risultanze dei lavori del Tavolo 3 – Obiettivo Specifico b.8 (ex c.4)

### b.8 LIMITE

Divario infrastrutturale tra le regioni più sviluppate e quelle meno sviluppate.  
Nel Mezzogiorno si registra una consistenza di tratte elettrificate di oltre la metà inferiore al Centro-Nord (28,8 contro 66,3 per cento, dati riferiti al 2018)

### b.8 SOLUZIONI

Gli interventi saranno individuati in coerenza con i **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)** e puntano a:

- ✓ **riqualificare i servizi di TPL in ambito urbano e metropolitano**, anche con il rinnovo ecologico delle flotte su gomma, ferro e acqua, percorsi preferenziali;
- ✓ **irrobustire i nodi di scambio** fra mobilità urbana ed extra-urbana e la logistica delle merci ricorrendo a soluzioni digitali (ITS) e tecnologie/mezzi ecologici;
- ✓ **promuovere la mobilità “dolce”** ciclopedonale on demand e condivisa, la **micromobilità “a zero emissioni”** anche attraverso la diffusione e il potenziamento della rete di ricarica;
- ✓ **diffondere servizi di MaaS (Mobility as a Service)** per aggregare, modulare ed avvicinare l’offerta di spostamenti alla domanda.

#### MOBILITÀ URBANA



**Promuovere la mobilità  
urbana multimodale  
sostenibile**

## ◉ Verso la Programmazione 2021-2027

Il nuovo quadro regolamentare per la gestione delle risorse delle politiche di coesione per il ciclo 2021-27 (Regolamento di disposizioni comuni (CPR) e Regolamento FESR) colloca il tema della **mobilità** nell'ambito dell'**Obiettivo di Policy 3** denominato **“Un'Europa più connessa valorizzando la mobilità”** e dell' **OP 2 «Europa più Verde» - Obiettivo Specifico b.8** «



Migliorare le dotazioni infrastrutturali del Paese attraverso il **rafforzamento inclusivo ed eco-sostenibile delle dotazioni di connettività trasportistica**, assicurando la complementarietà con l'apporto dei fondi di rilancio e resilienza (RFF) per quanto riguarda la selezione dei progetti, la tempistica, la pianificazione finanziaria e il monitoraggio degli avanzamenti. Gli interventi dovranno concorrere alla Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile per attuare l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Principio di concentrazione tematica per la Sicilia (Gruppo 3):

📌 OP2 vincolo di destinare il **30%** delle risorse del programma

## ◉ Verso la Programmazione 2021-2027

**Il PO3 “Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità” è declinato in 2 obiettivi specifici (OS):**

c.2) Sviluppare una rete TEN-T sostenibile, resiliente al clima, intelligente, sicura e intermodale

| CAMPI D'INTERVENTO  |
|---|
| 056 Autostrade e strade di nuova costruzione o rinnovata Rete centrale TEN T                                      |
| 057 Autostrade e strade di nuova costruzione o rinnovata Rete globale TEN T                                       |
| 058 Collegamenti stradali secondari di nuova costruzione o potenziamento alla rete stradale TEN T e ai nodi       |
| 060 Autostrade e strade ricostruite o ammodernate Rete centrale TEN   |
| 061 Autostrade e strade ricostruite o ammodernate Rete globale TEN  |
| 064 Ferrovie di nuova costruzione o ammodernate<br>Rete centrale TEN T  |
| 065 Ferrovie di nuova costruzione o ammodernate Rete globale TEN T  |
| 067 Ferrovie ricostruite o ammodernate Rete centrale TEN T  |
| 068 Ferrovie ricostruite o ammodernate Rete globale TEN T   |
| 078 Trasporto multimodale (TEN T)   |
| 080 Porti marittimi (TEN T)   |
| 080 bis Porti marittimi (TEN T) escluse le strutture dedicate al trasporto di combustibili fossili                |
| 082 Vie navigabili interne e porti (TEN T)  |
| 082 bis Vie navigabili interne e porti (TEN T) escluse le strutture dedicate al trasporto di combustibili fossili |

## ◉ Verso la Programmazione 2021-2027

c.3) Sviluppare e migliorare una mobilità nazionale, regionale e locale sostenibile, resiliente al clima, intelligente e intermodale, compreso un migliore accesso alla rete TEN-T e transfrontaliera

| CAMPI D'INTERVENTO   |
|--|
| 059 Altre strade di accesso nazionali, regionali e locali di nuova costruzione o ammodernate                                     |
| 062 Altre strade ricostruite o ammodernate (autostradali, nazionali, regionali o locali)   |
| 063 Digitalizzazione dei trasporti: strada   |
| 063 bis Digitalizzazione dei trasporti quando dedicati in parte alla riduzione delle emissioni di GHG: strada                    |
| 066 Altre ferrovie di nuova costruzione o ammodernate  |
| 066 bis Altre ferrovie di nuova costruzione o ammodernate - elettriche / zero emissioni  |
| 069 Altre ferrovie ricostruite o ammodernate   |
| 069 bis Altre ferrovie ricostruite o ammodernate - elettriche / emissioni zero   |
| 070 Digitalizzazione dei trasporti: ferrovia   |
| 071 Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)   |
| 072 Attività ferroviarie mobili  |
| 072 bis Mobile a zero emissioni / a trazione elettrica asset ferroviari  |
| 079 Trasporto multimodale (non urbano)   |
| 081 Altri porti marittimi  |
| 081 bis Altri porti marittimi escluse le strutture dedicate al trasporto di combustibili fossili                                 |
| 083 Vie navigabili interne e porti (regionali e locali)  |
| 083 bis Vie navigabili interne e porti (regionali e locali) escluse le strutture dedicate al trasporto di combustibili fossili   |
| 083 bis Sistemi di sicurezza, sicurezza e gestione del traffico aereo, per aeroporti esistenti                                   |
| 084 Digitalizzazione dei trasporti: altri modi di trasporto  |
| 084 bis Digitalizzare il trasporto quando dedicato in parte alla riduzione delle emissioni di gas serra: altri modi di trasporto |

## ◉ Possibili ambiti di intervento nella programmazione 2021-2027

Le strategie da mettere in atto nel ciclo di programmazione 2021-2027 saranno, anzitutto, definite in un ambito di **forte continuità con l'attuale ciclo di programmazione**, in modo da garantire il prosieguo delle attività avviate, con il conseguenziale raggiungimento, in modo più rapido ed efficace, degli obiettivi prefissati



Alta velocità ferroviaria



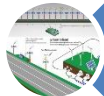
Interventi sul sistema ferroviario regionale attraverso l'elettificazione, il miglioramento dei sistemi di gestione del traffico e l'eliminazione dei passaggi a livello



Rinnovo del materiale rotabile



Monitoraggio dinamico rete per controlli da remoto sulle opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) per avviare un programma di potenziamento e messa in sicurezza della rete stradale regionale



Digitalizzazione dell'infrastruttura stradale, con interventi per le smartroad



Digitalizzazione dei servizi: attraverso un processo di implementazione dell'Intelligence Transport System



Messa in sicurezza, valorizzazione e potenziamento della piattaforma intermodale regionale, con particolare attenzione alle aree ZES e ai porti

## ◉ Programmazione 2021 -2027: Indicatori Obiettivo di Policy 3 –OS 3.2

Si riportano a seguire per ogni Obiettivo Specifico gli indicatori di output e di risultato previsti nelle bozze di Regolamenti europei che sono attualmente oggetto di negoziato

| Obiettivo strategico/Obiettivo di Policy                             | Obiettivo specifico  | Output   | Risultati  |
|--|--|--|--|
| 3. Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità | O.S ii) Sviluppare una rete TEN-T sostenibile, resiliente al clima, intelligente, sicura e intermodale | RCO 43 - Lunghezza di strade nuove o ristrutturate - TEN-T<br>RCO 45 - Lunghezza delle strade ricostruite o ammodernate -<br>RCO 108 - Lunghezza delle strade con traffico nuovo o ammodernato sistemi di gestione - TEN-T<br>RCO 47 - Lunghezza della ferrovia nuova o migliorata - TEN-T<br>RCO 49 - Lunghezza della rotaia ricostruita o ammodernata - TEN-T<br>RCO 51 - Lunghezza delle zone interne nuove, migliorate o ammodernate vie navigabili - TEN-T<br>RCO 109 - Ferrovie dotate di sistema ERMTS in esercizio - TEN-T | RCR 55 - Utenti annuali di strade di nuova costruzione, ricostruite o ammodernate<br>RCR 56 - Risparmio di tempo grazie al miglioramento della strada<br>RCR 101 - Risparmio di tempo grazie al miglioramento delle rotaie<br>RCR 58 - Utenti annuali di ferrovie di nuova costruzione, ricostruite o ammodernate<br>RCR 59 - Trasporto di merci su rotaia<br>RCR 60 - Trasporto di merci sulle vie navigabili interne |
|  |  | CCO 14 - Strade TEN-T: Strade nuove potenziate, ricostruite o ammodernate<br>CCO 15 - Ferrovie TEN-T: Ferrovie nuove, ricostruite o ammodernate  | CCR 13 - Risparmio di tempo grazie a infrastrutture stradali migliorate<br>CCR 14 - Numero annuo di passeggeri serviti da ferrovia migliorata  |



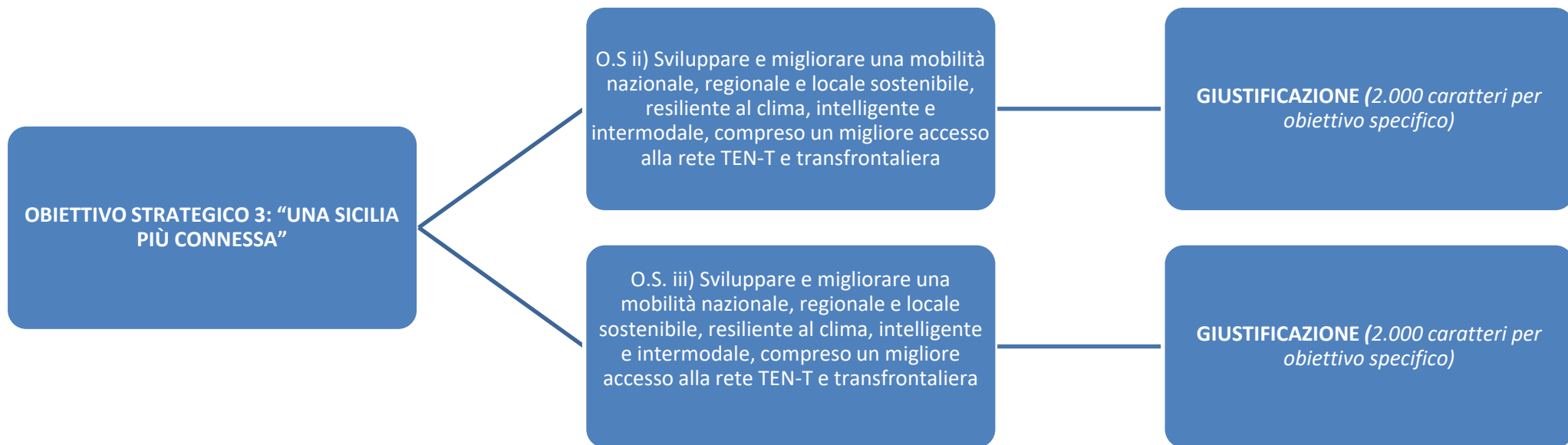
## ◉ Programmazione 2021 -2027: Indicatori Obiettivo di Policy 3 –OS 3.3

Si riportano a seguire per ogni Obiettivo Specifico gli indicatori di output e di risultato previsti nelle bozze di Regolamenti europei che sono attualmente oggetto di negoziato

| Obiettivo strategico/Obiettivo di Policy                             | Obiettivo specifico  | Output   | Risultati  |
|--|--|--|--|
| 3. Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità | O.S. iii) Sviluppare e migliorare una mobilità nazionale, regionale e locale sostenibile, resiliente al clima, intelligente e intermodale, compreso un migliore accesso alla rete TEN-T e transfrontaliera | RCO 44 - Lunghezza di nuove strade non TEN-T<br>RCO 46 - Lunghezza delle strade ricostruite o ammodernate non TEN-T<br>RCO 110 - Lunghezza delle strade non TEN-T con nuovi sistemi di gestione traffico o ammodernato<br>RCO 48 - Lunghezza della ferrovia non TEN-T nuova o migliorata<br>RCO 50 - Lunghezza della rotaia non TEN-T ricostruita o modernizzata<br>RCO 111 - Ferrovie in esercizio dotate di sistema ERMTS - non TEN-T<br>RCO 53 - Stazioni e fermate ferroviarie nuove o ammodernate<br>RCO 54 - Collegamenti intermodali nuovi o modernizzati | RCR 55 - Utenti annuali di strade di nuova costruzione, ricostruite o ammodernate<br>RCR 56 - Risparmio di tempo grazie al miglioramento della strada<br>RCR 101 - Risparmio di tempo grazie al miglioramento delle rotaie<br>RCR 58 - Utenti annuali di ferrovie di nuova costruzione, ricostruite o ammodernate<br>RCR 59 - Trasporto di merci su rotaia<br>RCR 60 - Trasporto di merci sulle vie navigabili interne |
|  |  | CCO 22 - Strade non TEN-T: Strade nuove potenziate, ricostruite o ammodernate<br>CCO 23 - Ferrovie non TEN-T: Ferrovie nuove, ricostruite o ammodernate  | CCR 13 - Risparmio di tempo grazie a infrastrutture stradali migliorate<br>CCR 14 - Numero annuo di passeggeri serviti da ferrovia migliorata  |

## ◉ Programmazione 2021 -2027: Obiettivo di Policy 3

La motivazione della scelta degli Obiettivi strategici e specifici alla base del POR FESR  
(cfr. Allegato V bozza RDC tab. 1 del template per la redazione dei PO)



## ◉ Gli strumenti di pianificazione regionale nel settore dei trasporti

### Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità (PIIM)

Il Piano è articolato secondo i seguenti obiettivi:

1. la definizione e modellazione dell'attuale sistema delle infrastrutture e dei servizi di trasporto;
2. l'individuazione degli interventi infrastrutturali, organizzativi e gestionali già programmati e finanziati e il loro livello di maturità;
3. la definizione dei punti di forza e di debolezza per ciascuna modalità di trasporto;
4. l'individuazione degli interventi strategici e della priorità d'intervento, per ciascun sistema di trasporto.

#### A. Portare a livelli di piena efficienza il sistema stradale



attraverso opere di potenziamento della rete, adeguamento funzionale, e messa in sicurezza del patrimonio esistente.

#### B. Velocizzare il sistema ferroviario



attraverso azioni di potenziamento, in primo luogo sui collegamenti di media percorrenza, ma senza trascurare la rete secondaria.

#### C. Razionalizzare e ottimizzare il Trasporto Pubblico Locale



attraverso lo sviluppo di una maggiore sinergia ferro-gomma, evitando le sovrapposizioni di servizio attraverso l'individuazione specifica della "missione" di ciascuna modalità.

#### D. Ottimizzare l'integrazione tra i sistemi di trasporto



attraverso una maggiore coesione ferro-gomma-mare, a supporto dell'integrazione modale della domanda di mobilità e integrazione territoriale all'interno della rete regionale.

#### E. Realizzare il Sistema Logistico



attraverso il rafforzamento e l'ultimazione della rete del trasporto merci territoriale, favorendo l'intermodalità gomma-ferro, gomma-nave, lo sviluppo dei nodi interportuali e migliorando l'accessibilità dei porti.



#### F. Favorire il concetto di polarità del sistema aeroportuale

attraverso lo sviluppo dell'idea di baricentro di reti aeroportuali sviluppate secondo diverse vocazioni locali.



#### G. Favorire l'accessibilità ai "nodi"

attraverso servizi (collegamenti) ferroviari, stradali e di trasporto pubblico più efficienti.



#### H. Definire/armonizzare modelli di governance

su scala regionale e sovragionale per la gestione dei sistemi complessi di trasporto, passeggeri e merci.



#### I. Promuovere la mobilità sostenibile

attraverso l'utilizzo di mezzi a minor impatto emissivo.



#### J. Strutturare un processo di informatizzazione progressiva

attraverso l'innovazione tecnologica, finalizzati ad accrescere il livello di servizio e di sicurezza per la mobilità delle merci e dei passeggeri.

## ◉ *Obiettivo di Policy 3 – Condizione abilitante tematica*

Mappatura multimodale delle infrastrutture esistenti e pianificate, tranne a livello locale, fino al 2030 è in vigore che:

1. Include la **valutazione economica degli investimenti pianificati**, sostenuta da analisi della domanda e modellazione del traffico, che dovrebbero tener conto del previsto impatto dell'apertura dei mercati dei servizi ferroviari
2. È **coerente con gli elementi del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)**
3. **Comprende gli investimenti nei corridoi della rete centrale TEN-T**
4. Per gli investimenti al di fuori dei corridoi della rete centrale TEN-T, anche nelle tratte transfrontaliere, garantisce la **complementarità** fornendo una connettività sufficiente delle **reti urbane, delle regioni e delle comunità locali al nucleo TEN-T e i suoi nodi**
5. **Assicura l'interoperabilità della rete ferroviaria e, se del caso, riferisce sul implementazione dell'ERTMS** secondo il regolamento di esecuzione dell'UE della Commissione 2017/6 del 5 gennaio 2017 sul Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario Piano di implementazione europeo.
6. **Promuove la multimodalità**, identificando le esigenze di multimodalità o trasbordo terminal merci e passeggeri
7. Comprende misure rilevanti per la **pianificazione delle infrastrutture finalizzate alla promozione combustibili alternativi**, in linea con i quadri politici nazionali pertinenti
8. Presenta i risultati della **valutazione dei rischi per la sicurezza** stradale in linea con quelli esistenti strategie nazionali di sicurezza stradale, unitamente a una mappatura delle strade interessate e sezioni e fornendo **una gerarchizzazione dei corrispondenti investimenti**
9. Fornisce **informazioni sulle risorse finanziarie corrispondenti a quanto pianificato** per gli investimenti e necessari per coprire i costi di esercizio e manutenzione del infrastrutture esistenti e previste