

# INTERREG ITALIA-CROAZIA 2021-2027



## BOZZA CAPITOLO 1



# 1. STRATEGIA COMUNE DEL PROGRAMMA: PRINCIPALI SFIDE DI SVILUPPO E RISPOSTE STRATEGICHE

## 1.1. AREA DEL PROGRAMMA

L'area marittima transfrontaliera tra Italia e Croazia, che costituisce l'area del Programma Interreg Italia - Croazia, copre le seguenti regioni NUTS III:

- Italia: Teramo, Pescara, Chieti (Regione Abruzzo), Campobasso (Regione Molise), Brindisi, Lecce, Foggia, Bari, Barletta-Andria-Trani (Regione Puglia), Venezia, Padova, Rovigo (Regione Veneto), Pordenone, Udine, Gorizia, Trieste (Regione Friuli Venezia Giulia), Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini (Regione Emilia-Romagna), Pesaro e Urbino, Ancona, Macerata, Ascoli Piceno, Fermo (Regione Marche);
- Croazia: Primorsko-goranska, Ličko-senjska, Zadarska, Šibensko-kninska, Splitsko-dalmatinska, Istarska, Dubrovačko - neretvanska (Regione Croazia Adriatica), Karlovačka (Regione Croazia Continentale).

Pertanto, l'area del Programma si estende su 85.562 km<sup>2</sup> e ha una popolazione totale di 12.292.116 abitanti. La densità abitativa media è di 143,66 abitanti per km<sup>2</sup>, con la maggioranza della popolazione residente nelle regioni italiane - circa l'88%.

La parte croata dell'area di Programma comprende 65 città e 177 comuni. Le principali aree urbane sono Spalato (169.489 abitanti), Fiume (128.624 abitanti), Zara (75.062 abitanti), Pola (57.460 abitanti), Karlovac (55.705 abitanti) e Dubrovnik (42.615 abitanti). La parte italiana comprende 25 province e 1.267 comuni, mentre le principali aree urbane sono Bari (316.491 abitanti), Venezia (259.961 abitanti), Padova (209.995 abitanti), Trieste (202.351 abitanti), Ravenna (158.923 abitanti), Foggia (150.652 abitanti), Ferrara (132.931 abitanti), Pescara (120.463 abitanti), Ancona (99.307 abitanti), Udine (100.467 abitanti).

L'area del Programma si estende intorno al Mare Adriatico, che costituisce una risorsa economica e ambientale congiunta e un legame naturale in grado di favorire la cooperazione. Il Mare Adriatico, con la sua superficie totale di 138.595 km<sup>2</sup> e una larghezza media di 170 km, è oltretutto ricco di flora e fauna e presenta grandi possibilità per lo sviluppo dell'Economia Blu.

In Croazia l'area del Programma è costituita principalmente da zone montane, per la presenza delle Alpi Dinariche, mentre in Italia è generalmente costituita da pianure, ad eccezione di alcune parti del territorio di carattere montano nelle prealpi e negli Appennini.

## 1.2. STRATEGIA COMUNE DEL PROGRAMMA: SINTESI DELLE PRINCIPALI SFIDE COMUNI, IN CONSIDERAZIONE DELLE DISPARITÀ E DELLE DISUGUAGLIANZE DI CARATTERE ECONOMICO, SOCIALE E TERRITORIALE, DELLA NECESSITÀ COMUNE DI INVESTIMENTI, DELLA COMPLEMENTARIETÀ E DELLE SINERGIE CON ALTRI PROGRAMMI E STRUMENTI DI FINANZIAMENTO, DEGLI INSEGNAMENTI TRATTI DA ESPERIENZE PASSATE E DELLE STRATEGIE MACROREGIONALI NONCHÈ DELLE STRATEGIE PER I BACINI MARITTIMI, NEL CASO IN CUI L'AREA DEL PROGRAMMA SIA INTEGRALMENTE O PARZIALMENTE INTERESSATA DA UNA O PIÙ STRATEGIE

### INTRODUZIONE

L'area del Programma presenta un **quadro socio-economico** eterogeneo. In termini di PIL pro capite, il territorio del Programma è generalmente al di sotto degli standard UE, con solo poche regioni NUTS III italiane che hanno superato la media UE nel 2018 e 6 su 8 regioni NUTS III croate ancora al di sotto del 50% della media UE nello stesso anno. Tuttavia, nel periodo 2014-2018 l'area del Programma ha visto un aumento netto del PIL per abitante in tutti i suoi territori, con l'area croata che ha registrato un aumento medio del 21,7% e quella italiana un aumento dell'8,7%. Gli aumenti più significativi sono stati osservati a Zadarska (+38,3%) e Dubrovačko-neretvanska (+33%) per la Croazia, insieme a Bari (+11,7%) e Pordenone (+11,8%) per l'Italia. Per quanto riguarda l'occupazione, l'area del Programma in generale si colloca al di sotto della media UE, con le regioni meridionali italiane che registrano i livelli peggiori. I territori del Programma mostrano anche diversi livelli di crescita del numero delle imprese, con la Croazia che ha registrato un calo medio dell'8,10% nel 2018, mentre l'Italia un aumento marginale dello 0,24%.

La **specializzazione economica** nell'area del Programma mostra differenze significative tra le regioni NUTS III. L'evidenza dell'analisi territoriale, che si è concentrata su alcuni dei settori più rilevanti, mostra che per quanto riguarda l'agricoltura, la silvicoltura e la pesca, le regioni più specializzate nel 2018 sono state Ličko-senjska, Foggia e Ferrara. Per quanto riguarda l'industria, invece, i dati mostrano che è il settore più importante in termini di valore aggiunto lordo (Gross Value Added) in 15 dei 33 territori NUTS III del Programma, con le quote più elevate registrate a Fermo, Pordenone e Karlovačka. Inoltre, il settore delle costruzioni è significativamente più rilevante nei territori croati, soprattutto a Ličko-senjska e Dubrovačko-neretvanska. Importante è anche il settore delle attività immobiliari, che si colloca tra i primi 3 settori economici in 7 delle 33 regioni dell'area del Programma. In termini più generali, il settore più rilevante nell'intera area del Programma è quello che include commercio all'ingrosso-dettaglio, trasporti, ricettività e ristorazione, che nel 2018 costituisce il 22,28% del valore aggiunto lordo (GVA) totale, seguito dal settore dell'industria (20,61% del GVA totale) e dal settore delle attività della pubblica amministrazione, difesa, istruzione, sanità e assistenza sociale (17,33% del GVA totale). L'importanza delle attività legate al commercio all'ingrosso e al dettaglio e alla ricettività è dovuta al fatto che i territori dell'area del Programma sono destinazioni turistiche rilevanti e alcune di esse sono fortemente dipendenti dai settori turistico e ricettivo.

L'**Economia Blu** rappresenta un settore cruciale per l'area del Programma. A livello nazionale, infatti, i settori dell'Economia Blu impiegano più di 500.000 lavoratori in Italia e più di 150.000 in Croazia, come riportato nel "EU Blue Economy Report 2020". In particolare, la quota più elevata di occupazione si registra nel settore del turismo costiero e insulare, che impiega 307.284 persone in Italia e 123.962 in Croazia. Le attività portuali, la cantieristica (costruzione e manutenzione) e i trasporti marittimi rappresentano il secondo settore più rilevante in entrambi gli Stati membri, mentre il settore dell'energia marina è ancora sostanzialmente inattivo.

## MERCATO DEL LAVORO E SVILUPPO ECONOMICO

Dallo scoppio della crisi economica nel 2008, sia l'Italia che la Croazia hanno dovuto affrontare notevoli effetti negativi sul settore delle imprese e sul mercato del lavoro. Nonostante gli importanti sviluppi degli indicatori del mercato del lavoro negli ultimi anni, lo stato dell'occupazione e dell'economia nei due Paesi è oggi fortemente influenzato dalla pandemia da COVID-19: le misure nazionali e regionali di limitazione della circolazione messe in atto per limitare la diffusione del virus, hanno avuto un forte impatto sui lavoratori più vulnerabili e svantaggiati e hanno minacciato l'equilibrio economico delle PMI.

Concentrandosi sul **mercato del lavoro**, la maggior parte delle regioni dell'area del Programma ha registrato risultati al di sotto della media dell'UE-27 in termini di tassi di occupazione negli ultimi dieci anni. Inoltre, il territorio del Programma presenta bassi tassi di **occupazione delle donne**, soprattutto nella parte meridionale della costa adriatica italiana, dove anche il **divario retributivo di genere** è notevole. Per quanto riguarda l'**occupazione dei NEET** (giovani che non studiano né lavorano: **Not in Education, Employment, or Training**), invece, le regioni del Programma hanno apportato notevoli miglioramenti negli ultimi sei anni, riducendo lentamente il divario con la media UE. Sviluppi incrementali ma significativi possono essere osservati anche nel tasso di occupazione delle **persone anziane**, che è tuttavia ancora ben al di sotto della media dell'UE-27. Detto questo, la crisi COVID-19 rappresenta ora un rischio concreto di perdere i progressi compiuti dall'area del Programma in questo campo.

**Cultura e turismo** insieme impiegano una consistente forza lavoro nell'area del Programma: I due ambiti rappresentano un settore strategico sia per l'Italia che per la Croazia, dato l'eccezionale patrimonio culturale e i flussi turistici costieri e insulari che caratterizzano i due paesi. Il territorio del Programma comprende infatti non meno di 17 siti UNESCO Patrimonio dell'Umanità e possiede anche un ricco patrimonio culturale immateriale derivante dalla storia del territorio e dalle diverse radici culturali. Per quanto riguarda il turismo, i dati relativi al periodo 2014-2017 mostrano che il settore ha contribuito in media per il 14,46% al PIL dell'area del Programma. Chiaramente, sia la Croazia che l'Italia sono destinazioni turistiche popolari: nel 2018 la Croazia adriatica si è classificata al 3° posto in Europa per numero di notti trascorse dai turisti, mentre le regioni italiane Veneto ed Emilia-Romagna si sono classificate rispettivamente al 7° e al 12° posto. Tuttavia, pur costituendo un'importante risorsa economica, il peso del turismo stagionale sull'economia locale rappresenta anche un fattore di vulnerabilità per il territorio. Alcune regioni dell'area del Programma sono infatti economicamente eccessivamente dipendenti dall'industria del turismo, che fornisce posti di lavoro in gran parte stagionali e di bassa qualità, e al contempo comporta impatti negativi sull'ambiente. La questione è stata già affrontata dalle autorità nazionali di ciascuno dei due Paesi, che hanno sottolineato la priorità della **destagionalizzazione e della diversificazione delle rotte turistiche**, rispettivamente nel Piano strategico del Ministero del turismo croato 2020-2022 e nel Piano strategico nazionale italiano per Sviluppo turistico 2017-2022. L'eccessiva dipendenza dall'economia turistica ha costituito un punto di debolezza anche in relazione alla pandemia di COVID-19, che ha causato una diminuzione senza precedenti dei flussi turistici e ingenti perdite al settore.

Nell'area del Programma, la situazione del mercato del lavoro è anche strettamente legata allo status delle **piccole e medie imprese**, che rappresentano la spina dorsale dell'economia per entrambi i Paesi: le PMI rappresentano il 99,9% del totale delle imprese in l'Italia e il 99,7% in Croazia, e impiegano, rispettivamente, il 78,1% e il 68,9% del totale dei lavoratori, più della media UE. In termini di valore aggiunto, le PMI portano in Italia il 66,9% del totale nazionale, mentre in Croazia contribuiscono per il 59,4% (media UE 56,4%). Sebbene le PMI svolgano un ruolo sostanziale in entrambe le economie dell'Italia e della Croazia, l'area presenta differenze e tendenze regionali rilevanti in termini di **demografia delle imprese**. Nel periodo 2014-2018, il numero di imprese sul versante croato è notevolmente diminuito, in particolare a Ličko-senjska županija e Šibensko-kninska županija, mentre l'Italia ha registrato un aumento nella maggior parte delle regioni NUTS-III, in particolare ad Ascoli Piceno e Foggia. Inoltre, l'area italiana presenta un più alto tasso di sopravvivenza delle PMI dopo tre anni rispetto alla Croazia.

Vale la pena ricordare che le PMI dell'area di Programma zona dimostrano buone **capacità di innovazione**. Tuttavia, anche se tutte le regioni registrano buoni risultati in termini di marketing e innovazione organizzativa, solo alcune di esse mostrano elevati livelli di spesa per innovazione di prodotto e di processo.

L'area del Programma in generale è al di sotto della media UE sulla maggior parte degli indicatori relativi alla **ricerca e all'innovazione**, con notevoli disparità tra le regioni. Secondo il Regional Innovation Scoreboard (RIS) 2019 della Commissione europea, l'area di cooperazione nel suo insieme può essere considerata un innovatore moderato, con alcune regioni che si comportano molto bene in termini di ricerca di base. Al contrario, si osservano performance inferiori in termini di collaborazione pubblico-privato, ricerca applicata e trasferimento tecnologico. Inoltre, il livello della spesa in R&S dell'area è in ritardo rispetto ai livelli dell'UE, poiché rappresenta solo l'1,42% del PIL complessivo delle regioni del Programma, contro il 2,18% della media dell'UE.

Sia l'Italia che la Croazia sono al di sotto della media UE nella percentuale di lavoratori impiegati nelle produzioni ad alta e medio-alta tecnologia e nei servizi ad alta intensità di conoscenza, con l'Italia che segna il 41,8% e la Croazia il 39,5%. Inoltre, l'intera area del Programma mostra bassi livelli di impiegati con istruzione terziaria e una netta diminuzione del numero di dottorandi nel biennio 2013-2018. In questo quadro, le **strategie di specializzazione intelligente** (S3 Smart Specialization Strategies) dovrebbero essere un forte motore per la governance dei processi di innovazione e l'**Economia Blu**, dovrebbe svolgere un ruolo importante, come riportato durante il processo di consultazione, grazie alla sua forte attenzione alle risorse biologiche marine, al turismo costiero e insulare, al trasporto marittimo, all'estrazione di risorse naturali. Tuttavia, le priorità selezionate nell'ambito delle strategie S3 esistenti sono ampiamente disperse all'interno dell'area del Programma e quindi prive di un approccio territoriale integrato.

#### [Sfide principali e esigenze di investimento congiunto](#)

Per quanto riguarda il mercato del lavoro, il tema della **diversificazione delle prospettive occupazionali** può essere efficacemente affrontato dal Programma in quei settori che hanno maggiore rilevanza sulla competitività complessiva dell'area di cooperazione, come quelli più innovativi dell'Economia Blu e dell'economia sociale. Rafforzando il processo di collaborazione tra attori strategici dei due Paesi, quali enti pubblici, istituti di ricerca e settore privato, il nuovo Programma può anche favorire l'**attrazione e il mantenimento di un numero maggiore di giovani ricercatori nell'economia locale**, attraverso azioni volte ad ampliare prospettive di carriera nella direzione della ricerca orientata al mercato e dei progetti di ricerca transfrontalieri.

Inoltre, molti posti di lavoro nell'area del Programma sono attualmente nel settore turistico, caratterizzato strutturalmente dalla stagionalità. Una delle sfide principali sarà quindi la **diversificazione e delocalizzazione dei flussi turistici**, realizzabile attraverso investimenti in percorsi alternativi convogliando i flussi tradizionali verso altre attrattive del territorio. Inoltre, la promozione di offerte integrate innovative di turismo costiero tra i due Paesi potrebbe rafforzare la posizione del settore, grazie a una gestione più coordinata del turismo nell'area. La **valorizzazione del patrimonio culturale** rappresenta anche un'importante opportunità per rilanciare la competitività dell'area Programma e per attirare visitatori anche fuori stagione. In questo contesto, le relative esigenze di investimento congiunto spaziano dall'innovazione e digitalizzazione dell'offerta culturale, alla promozione della formazione per una gestione strategica più intelligente delle destinazioni turistiche. Infine, occorre investire per qualificare il capitale umano nel settore, migliorando il **coordinamento tra i sistemi educativi e il mercato del lavoro** e sviluppando programmi di formazione disegnati sulle esigenze dell'economia turistica.

In generale, essendo le PMI una forza trainante per la crescita dell'area del Programma, è importante promuovere migliori pratiche di collaborazione per favorire l'innovazione in ambiti competitivi. In effetti, un livello più elevato di cooperazione tra le PMI potrebbe migliorare la loro competitività e le loro capacità di innovazione. Inoltre, le strategie S3 nazionali e regionali potrebbero svolgere un ruolo importante nello sviluppo del territorio: a questo proposito, una **migliore governance dei processi di specializzazione intelligente** focalizzati sul miglioramento delle competenze delle risorse umane e sullo sviluppo di iniziative imprenditoriali rappresenta un'esigenza di investimento cruciale.

La questione più importante per la Ricerca e l'Innovazione consiste nell'investire sulla capacità della ricerca di attivare dinamiche di **trasferimento tecnologico**, soprattutto per i settori dell'**Economia Blu**, che possono essere realizzate garantendo un dialogo più forte tra gli attori della quadrupla elica e indirizzando le risorse finanziarie private e pubbliche disponibili per la R&S, nonché attraverso la già citata maggiore qualificazione del capitale umano.

## AMBIENTE, ENERGIA E POLITICHE GREEN

Il **cambiamento climatico** e la **prevenzione del rischio di catastrofi** sono tra le massime priorità per l'area del Programma a causa del suo ricco ma fragile patrimonio naturale. Inoltre, le regioni interessate sono segnalate come mediamente/altamente esposte alle conseguenze dei cambiamenti climatici tra cui, in particolare, il cambiamento del livello del mare in Adriatico: nel 2100 è previsto un aumento di 0,5m rispetto all'aumento di 0,2/0,3m registrato tra il 1970 e i giorni nostri. Inoltre, l'aumento dei fenomeni meteorologici estremi tra il 1980 e il 2019 ha causato vittime e danni economici in entrambi i paesi (anche se molto più elevati in Italia). In aggiunta, si rilevano ulteriori rischi ugualmente impattanti, anche se non associati ai pericoli legati al cambiamento climatico. Uno dei più rilevanti, anche in ambito transfrontaliero, è il rischio sismico, molto valutato in entrambi i Paesi, mentre l'erosione costiera è molto importante ma molto più rilevante per l'Italia: ad esempio Emilia-Romagna e Veneto, tra il 1960 e il 2012, hanno perso una superficie rispettivamente di 13,8 e 10,3 Km quadrati. L'interesse del territorio per questi temi è testimoniato anche dal precedente Programma Italia Croazia 2014-2020 che ha finanziato 9 progetti sul miglioramento del monitoraggio dei cambiamenti climatici e la pianificazione degli interventi di adattamento e 7 progetti sull'aumento della sicurezza rispetto ai disastri naturali e provocati dall'uomo.

Le questioni climatiche sono strettamente collegate a una gamma più ampia di temi come l'energia, la gestione delle acque, la protezione della biodiversità e il contenimento dell'inquinamento.

Per quanto riguarda l'**energia**, un punto fermo nelle politiche dell'UE è aumentare l'**efficienza energetica** degli edifici, come sottolineato dal Green Deal europeo, dalla Direttiva 2010/31/UE e dalla Comunicazione 2020/662. Nell'area del Programma è evidente lo sforzo volto all'incremento degli "edifici a energia quasi-zero": in Italia, nel 2016 ha rappresentato oltre il 20% del mercato delle costruzioni, mentre in Croazia il valore si attestava leggermente al di sotto di questa soglia. Per quanto riguarda il tasso totale di ristrutturazioni energetiche (periodo 2012-2016), entrambi i Paesi superano la media UE ma solo l'Italia la supera anche nelle ristrutturazioni "profonde" (Risparmio energetico primario > 60%). Importanti differenze si registrano sulla tipologia degli interventi (l'Italia mostra tassi relativamente migliori per gli edifici non residenziali, mentre la Croazia privilegia quelli residenziali) e sulla qualità delle ristrutturazioni. Mentre l'Italia ha un livello complessivamente inferior, ma con un tasso di efficienza energetica comunque più elevato, la strategia della Croazia è più focalizzata sul livello complessivo delle attività di ristrutturazione legate all'energia. Nel complesso, lo sviluppo dei distretti energetici di rete è un obiettivo di lungo periodo in termini di miglioramento dell'efficienza energetica del territorio. Altri due punti di forza sono l'intensità energetica nel settore industriale e il consumo energetico nel settore dei trasporti: mentre l'Italia ha registrato un calo in entrambi gli ambiti, la Croazia, al contrario, ha registrato un aumento, anche se marginale, nel settore industriale e più intensivo nei trasporti, in linea con le tendenze

dell'UE. Nonostante gli sforzi compiuti, la Commissione ha calcolato la probabilità di rispettare l'obbligo nazionale di risparmio energetico entro dicembre 2020 come "improbabile" per l'Italia e "molto improbabile" per la Croazia.

Entrambi i paesi hanno inoltre implementato piani nazionali per la riduzione delle emissioni di gas serra e l'aumento dell'uso di **fonti energetiche rinnovabili** (RES Renewable Energy Sources) e di biocarburanti, come previsto nella strategia dell'Unione pubblicata nel 2015 (comunicazione della Commissione europea COM/2015/080). Secondo l'ultimo Renewable Energy Progress Report, pubblicato dalla Commissione europea nel 2019, Italia e Croazia hanno già raggiunto una quota di energia rinnovabile nel consumo finale lordo di energia corrispondente al loro obiettivo per il 2020, ma l'entità della crescita negli ultimi 10 anni è diversa: mentre l'Italia ha registrato un incremento netto del 40,35%, in Croazia l'incremento è stato meno rilevante (16%). Inoltre, la crescita dell'offerta basata sulle RES nei due paesi rimane più lenta rispetto alla media dell'UE-27. Inoltre, secondo l'EU Blue Economy Report per il 2020, l'utilizzo di energia rinnovabile marina offshore è quasi assente nei due paesi, nonostante l'enorme potenziale dei loro territori.

Nell'area, infine, si osserva uno sviluppo molto disomogeneo delle **smart grid**, ovvero reti realizzate per il monitoraggio dei flussi energetici e adeguate all'offerta secondo il Reg. UE. n. 347/2013 sulle reti transeuropee per l'energia. L'Italia è il sesto Paese in Europa nell'implementazione di queste tecnologie ed è diventato il primo ad utilizzarle su larga scala, grazie a infrastrutture dedicate. La Croazia si classifica in fondo alla classifica europea, principalmente per l'assenza di un quadro normativo e per una sola recente adesione all'Unione Europea.

Il tema della **gestione delle acque** è stato armonizzato a livello comunitario con la Direttiva Quadro sulle Acque, per l'alta qualità e il basso impatto ambientale, e con la Direttiva del Consiglio 98/83/CE che si concentra sull'acqua potabile, salvaguardando la salute umana dalle contaminazioni. In questo campo, l'area di Programma ha riportato molte differenze. Per quanto riguarda la qualità dei corpi idrici sotterranei nel 2019, l'Italia mostra standard elevati al Nord e standard inferiori nelle regioni centro-meridionali, mentre la situazione complessiva in Croazia è davvero positiva. Per quanto riguarda la qualità dell'acqua potabile, invece, i dati mostrano che il livello di purezza dell'acqua in Italia (2013, ultimi dati disponibili) è generalmente superiore a quello della Croazia (2017). Inoltre, sebbene entrambi i Paesi abbiano mostrato miglioramenti in termini di rispettivo numero di siti di monitoraggio, nel 2019 l'aumento in Croazia appare marginale rispetto a quello italiano.

Date le dimensioni marittime dell'area, dal punto di vista idrico è fondamentale anche la **qualità ambientale del Mare Adriatico**, che è infatti fortemente monitorata dalla Convenzione di Barcellona, che ha istituito il Piano d'Azione per il Mediterraneo (MAP Mediterranean Action Plan), e dalla Strategia marina dell'UE. Direttiva quadro 2008/56 (MSFD Marine Strategy Framework Directive) per la protezione dei bacini marittimi d'Europa. Il rapporto prodotto nell'ambito di MAP (2017) e MSFD (2020) fornisce un quadro abbastanza rassicurante, con alcuni problemi di inquinamento piuttosto localizzati (ad esempio, il livello di concentrazione di piombo e mercurio nei sedimenti marini e i livelli di rifiuti galleggianti localmente nell'intera area; una quota critica di plastica e una diminuzione della maggior parte degli stock ittici commerciali sul territorio italiano).

In termini di **patrimonio naturale e biodiversità**, l'area del Programma è una delle più ricche d'Europa, con i suoi sistemi nazionali di protezione dell'entroterra e del mare (parchi nazionali, siti Natura 2000 e UNESCO, Area vietata alla pesca (Jabuka/Pomo Pit) ecc.). Come sottolineato dal rapporto WWF 2015, il mare Adriatico ospita più di 7.000 specie (molte delle quali in grave pericolo di estinzione) e 410 tipi di pesci, parzialmente minacciati di estinzione a causa della pesca eccessiva. La ricchezza del patrimonio naturale delle regioni influenza fortemente la loro attrattività territoriale e le opportunità economiche, e spiega anche l'interesse del precedente Programma Italia Croazia 2014-2020 che ha finanziato 8 progetti

dedicati alla tutela e al ripristino della biodiversità, creando un sistema di osservazione transfrontaliero e rafforzando le capacità di monitoraggio e valutazione.

### Sfide principali e esigenze di investimento congiunto

Considerando che il **clima** è una sfida globale che non può essere affrontata solo a livello di area, questo tema potrebbe essere trattato anche nell'ambito del Programma Italia-Croazia 2021-2027 che mira principalmente ad aumentare i **sistemi di monitoraggio e la base di conoscenze** (come è anche indicata come una delle principali priorità dalla Strategia di Adattamento al Clima dell'UE) e rafforzare il **coordinamento dei piani di adattamento**, condividendo metodologie, processi e risorse. L'area del Programma potrebbe anche essere incoraggiata a migliorare l'efficacia dei sistemi di protezione dai rischi di catastrofi. Questo obiettivo è indicato come priorità globale anche nell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, che sottolinea l'importanza di "rafforzare la resilienza e la capacità di adattamento ai rischi legati al clima e ai disastri naturali in tutti i paesi". Pertanto, le esigenze di investimento congiunto implicano un migliore coordinamento delle strategie di protezione civile in tutte le fasi: dalla valutazione del rischio e definizione di protocolli e forniture di attrezzature, fino alla gestione post-catastrofe.

La condivisione dei dati e l'armonizzazione delle procedure di monitoraggio potrebbero inoltre contribuire a migliorare la base di conoscenze e l'efficacia delle politiche pubbliche in materia di tutela della **biodiversità**. Inoltre, il Programma potrebbe mirare ad ampliare la base di ricerca disponibile sugli ecosistemi marittimi e sull'ambiente costiero per rendere più efficienti le politiche istituzionali in materia di protezione della natura, biodiversità e riduzione dell'inquinamento, in particolare preservando gli habitat marini dal traffico marittimo e dall'arrivo di fauna aliena nel bacino.

Infine, altre questioni rilevanti in questo ambito sono legate alla necessità di migliorare le **infrastrutture di gestione dell'acqua**, migliorare l'**efficienza energetica**, sia nel settore pubblico che nelle imprese, e **sviluppare reti intelligenti**, con specifico riferimento alla Croazia e alla costa adriatica meridionale dell'Italia. Tuttavia, questi obiettivi hanno una rilevanza minore in questo quadro, poiché sono meno fattibili da raggiungere nel contesto e con il budget di un programma CBC.

### **ISTRUZIONE, INCLUSIONE SOCIALE E SANITÀ**

Per quanto riguarda i principali indicatori legati all'**istruzione**, l'area rimane molto distante dalla media UE, sebbene siano stati compiuti progressi significativi e ci siano alcune importanti disparità all'interno delle regioni. Ad esempio, in relazione al tasso di abbandono precoce dell'istruzione, l'area di Programma supererebbe la media UE-27 ma, più in dettaglio, alcune regioni Croate registrano dati molto favorevoli, (Jadranska Hrvatska e Kontinentalna Hrvatska), mentre i territori della costa sud adriatica italiana sono classificati come i peggiori del Programma. Inoltre, la percentuale della popolazione che ha conseguito l'istruzione terziaria, nonostante un aumento negli ultimi anni fino al 2019, risulta in tutte le regioni partecipanti inferiore alla media dell'UE-27.

Il settore dell'istruzione e della formazione è stato gravemente condizionato dall'emergenza COVID. Il lockdown conseguente alla pandemia, in particolare, ha imposto la necessità di una rapida transizione verso la digitalizzazione. Tuttavia, non tutte le regioni sono riuscite a farlo in breve tempo, soprattutto quelle in cui l'**istruzione digitale** è meno matura, e le notevoli disparità geografiche in termini di accesso all'istruzione hanno determinato una transizione digitale disomogenea sia in Italia che in Croazia. Inoltre, la perdita di apprendimento subita durante il COVID-19 si tradurrà probabilmente in una perdita di capitale umano disponibile, ancora più rilevante in un contesto in cui, anche prima della pandemia, era già rilevabile un divario tra sistema educativo e mercato del lavoro.

In questo macro-ambito, per quanto riguarda le politiche per le **minoranze nazionali**, i **cittadini di paesi terzi** e le **comunità emarginate** in primo luogo, Italia e Croazia sono attivamente coinvolte da oltre due

decenni, avendo entrambe definito una Strategia Nazionale per l'inclusione dei Rom. Inoltre, hanno ottenuto alcuni risultati rilevanti nella Convenzione Quadro per la Protezione delle Minoranze Nazionali con le migliori pratiche a Trieste, Pordenone, Venezia, Ravenna e Teramo, in particolare per quanto riguarda l'integrazione dei bambini e degli adulti Rom, e in Croazia con azioni volte a garantire la partecipazione effettiva al processo decisionale delle minoranze nazionali, attraverso l'organizzazione di seminari a Zara, Spalato-Dalmazia e Sebenico-Tenin. Per quanto riguarda il numero di persone a **rischio di povertà o di esclusione sociale**, invece, si registrano maggiori disparità tra le regioni: mentre in Friuli-Venezia Giulia ed Emilia-Romagna la percentuale è al di sotto della media UE-27, la situazione opposta si verifica nella costa adriatica meridionale e, in modo meno marcato ma comunque significativo, nella Croazia adriatica e continentale. Inoltre, il COVID 19 può effettivamente aumentare il tasso di povertà e può avere conseguenze significative sui rischi associati alla salute delle comunità emarginate, a causa della mancata osservanza delle raccomandazioni igieniche nazionali e del distanziamento sociale.

Infine, per entrambi i paesi l'**immigrazione** rappresenta un problema comune, anche se ci sono differenze importanti in termini di flussi migratori. L'Italia è infatti un "paese di primo arrivo" nell'ambito della rotta del Mediterraneo centrale: il fenomeno migratorio è caratterizzato dalla grande presenza di migranti nei centri di accoglienza ad alta concentrazione in Veneto, Emilia Romagna e Puglia. La Croazia, invece, è un "paese di transito" nell'ambito della rotta dei Balcani occidentali, con le regioni interessate da due tipi di flussi: quello delle regioni di Karlovac e Primorsko-goranska che coinvolge numerosi migranti che vogliono raggiungere l'Austria, e quello di una delle regioni croate dell'Adriatico meridionale, che coinvolge, con minore intensità, i migranti provenienti dal Montenegro o dalla Bosnia-Erzegovina. Un'altra differenza riguarda il numero delle persone reinsediate, che in Croazia dal 2014 non è aumentato, mentre l'Italia ha registrato una forte crescita (anche se inferiore alla media UE-27 nel 2019). Ad ogni modo, in entrambi i paesi, il numero di cittadini di paesi terzi respinti alle frontiere esterne è in aumento.

Venendo alla **salute pubblica**, la pandemia ha evidenziato l'importanza per ogni Paese di garantire la resilienza dei sistemi sanitari insieme all'accessibilità, alla qualità delle cure e all'efficienza delle prestazioni. Per quanto riguarda la situazione prima dell'emergenza COVID-19, il numero di medici per centomila abitanti è cresciuto costantemente negli ultimi anni, evidenziando le diverse situazioni dei due Stati membri: mentre la Croazia adriatica si colloca nella fascia più bassa dello spettro, le regioni italiane sono più vicine allo standard europeo, con Abruzzo ed Emilia Romagna sopra la media UE-27 e tra le regioni leader dell'area. Più sfumata la situazione per quanto riguarda i posti letto ospedalieri: in tutta l'area il numero è in costante diminuzione nel periodo 2015-2018 e, sebbene questa tendenza sia stata osservata anche nel resto dell'UE, le regioni italiane hanno registrato un calo significativo rispetto a livello europeo. Ciò è dovuto a una riorganizzazione strutturale dei sistemi sanitari nazionali e regionali ma, fortunatamente, non ha influito sulla capacità delle unità di terapia intensiva durante l'emergenza COVID.

#### *Sfide principali e esigenze di investimento congiunto*

Dato che è essenziale che l'area del programma continui, nonostante la crisi COVID, a migliorare gli indicatori relativi all'istruzione per avvicinarsi alla media dell'UE-27, il problema principale in questo settore è colmare il divario tra il sistema educativo e le esigenze del mercato del lavoro, soprattutto considerando le tendenze strategiche verso un'economia più sostenibile e basata sulle TIC. Pertanto, sia per **aumentare la digitalizzazione**, sia per rinnovare i programmi educativi (compresa la formazione e l'apprendimento permanente), le esigenze di investimento congiunto si riorientano per concentrarsi meglio sulle **competenze green** e sulle **abilità digitali**. Fornire il capitale umano necessario è cruciale per il territorio, in particolare per i settori dell'Economia Blu, che rappresentano il fattore chiave di sviluppo dell'area, come sottolineato dagli stakeholder durante il processo di consultazione. A questo proposito, il Programma potrebbe contribuire al raggiungimento di questi obiettivi principalmente attraverso lo sviluppo di competenze rilevanti, sostenendo lo scambio di know-how tra le PMI e il miglioramento delle conoscenze delle risorse umane in ambiti rilevanti come il settore del turismo.

Per quanto riguarda gli aspetti socio-sanitari, l'analisi territoriale ha documentato la necessità di migliorare l'**integrazione delle comunità emarginate e dei gruppi svantaggiati** e di garantire una **migliore accessibilità** ai servizi pubblici, tenendo conto dei cambiamenti in atto nella società, come l'invecchiamento della popolazione e le conseguenze mediche del cambiamento climatico. Tuttavia, gli obiettivi sociali e sanitari sono stati considerati meno rilevanti durante la consultazione delle parti interessate, a causa della presenza di altri programmi e strumenti politici che possono affrontare meglio questi problemi.

## CONNETTIVITÀ E TRASPORTI

L'area del Programma è attraversata, anche se non in modo omogeneo, da tre dei Corridoi chiave terrestri della Rete **TEN-T**: il corridoio Scandinavo-Mediterraneo collega la penisola italiana con il nord Europa ma esclude gran parte delle Regioni adriatiche; il corridoio baltico-adriatico collega le sponde italiane dell'alto Adriatico con il centro-nord Europa e coinvolge tutti i maggiori porti italiani (Trieste, Venezia e Ravenna); infine, il corridoio del Mediterraneo, che va da Gibilterra all'Ungheria, copre l'Italia settentrionale e l'unica parte croata dell'area del Programma, collegando il porto di Fiume a Zagabria. In tema di collegamenti marittimi, l'area del Programma è, invece, pienamente integrata nel quadro delle Autostrade del Mare – definito dal Reg. (UE) n. 1315/2013 come pilastro marittimo della rete TEN-T – in particolare con un corridoio per i collegamenti intermodali, con particolare attenzione ai porti di Venezia, Trieste e Fiume.

Anche i trasporti svolgono un ruolo essenziale nello sviluppo sostenibile dello spazio europeo. La comunicazione della Commissione "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro", considera l'aumento del traffico ferroviario ad alta velocità, la diffusione della mobilità automatizzata su larga scala e il raddoppio del traffico merci su rotaia, come alcuni dei principali obiettivi del settore. Tuttavia, la **mobilità locale e regionale** nell'area del Programma si concentra principalmente sui mezzi privati (con l'utilizzo di auto elettriche al di sotto della media UE per entrambi i paesi) e molto meno su autobus e ferrovie. Ad esempio, solo il 6,2% delle persone in Italia e il 2,4% in Croazia utilizzano i treni rispetto alla media dell'UE-27 del 7,8%. Alcune criticità dell'area riguardano la mobilità transfrontaliera, sia per quanto riguarda i collegamenti di trasporto pubblico, sia per quanto riguarda le infrastrutture stradali per la mobilità privata. A questo proposito, la mancanza di autostrade che collegano i due Paesi (nonostante alcune importanti iniziative come il Progetto Autostrada Adriatico-Ionica), costringe il traffico sulle strade nazionali, creando gravi strozzature, soprattutto durante la stagione turistica. Per quanto riguarda le ferrovie, si deve invece rilevare l'assenza di treni diretti da Trieste verso le città costiere croate e di collegamenti veloci. Per quanto riguarda la mobilità aerea, pochi voli diretti stagionali collegavano il versante italiano e croato dell'area del Programma, anche prima della crisi COVID (nonostante la presenza di 15 aeroporti attivi). Una situazione simile riguarda i collegamenti marittimi: anche se ci sono 25 collegamenti marittimi, il loro carattere stagionale contribuisce al loro sovraccarico in alcuni periodi e alla loro mancanza in altri. Allo stesso tempo, anche se ci sono 29 porti principali che gestiscono il traffico passeggeri, solo 9 di essi, localizzati principalmente nelle regioni meridionali dell'Adriatico, gestiscono passeggeri transfrontalieri. Ciò porta all'assenza di un'alternativa marittima al traffico stradale stagionale e alle strozzature oltre i confini sloveni.

Lo sforzo verso un trasporto più sostenibile riguarda anche la **mobilità urbana green**, fortemente connessa ai cambiamenti climatici e al degrado ambientale. La stessa viene sottolineata dalla Commissione che, pubblicando le sue linee guida sui Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (SUMP Sustainable Urban Mobility Plans), incoraggia lo sviluppo di soluzioni di trasporto che possano bilanciare le esigenze di sostenibilità economica, salute e qualità ambientale. Molti SUMP sono stati implementati nell'ambito dell'iniziativa CIVITAS "Trasporti più puliti e migliori nelle città" - una rete di città europee, cofinanziata da

Horizon 2020, che mira a testare e attuare misure per ridurre la congestione del traffico e l'inquinamento. In questa rete sono incluse 15 città dell'area del Programma.

Per quanto riguarda la **mobilità urbana**, Italia e Croazia hanno problemi simili da affrontare. La congestione del traffico è percepita come un problema critico, insieme a un lento aumento dell'uso di energia rinnovabile, a causa del quale i paesi non hanno raggiunto l'obiettivo UE 2020 in questo campo. Allo stesso tempo, la soddisfazione dei consumatori per il trasporto urbano è tra le più basse in Europa (soprattutto in Italia) e il trasporto pubblico è meno utilizzato rispetto ai veicoli privati. Il numero di auto per abitante è infatti superiore alla media UE 27. Tuttavia, ci sono anche alcune differenze tra i due paesi per quanto riguarda le infrastrutture ciclabili urbane, con le regioni costiere italiane che hanno prestazioni migliori (con circa 1.000 km di strade ciclabili già costruite). Anche il numero di auto elettriche per abitante è più alto in Italia che in Croazia (5,79 ogni 100mila abitanti in Croazia, contro 27,75 in Italia).

Il COVID-19 ha gravi ripercussioni sul settore. Anche se non sono ancora chiari tutti gli effetti, è possibile che la pandemia globale possa influenzare le future politiche dei paesi in questo campo. Le restrizioni dovute al lockdown hanno ridotto i collegamenti tra i due Paesi. Inoltre, la pandemia ha avuto un impatto negativo sulla mobilità urbana verde, limitando drasticamente l'utilizzo del trasporto pubblico e condiviso. Questa circostanza ha ulteriormente incrementato l'utilizzo delle auto private che erano già molto diffuse nell'area prima della pandemia.

Per quanto riguarda la **connettività digitale**, entrambi i Paesi mostrano buoni risultati. L'85% delle famiglie dell'area del Programma ha accesso a Internet, mentre il 98% beneficia di una connessione a banda larga che garantisce una connettività affidabile e stabile. Tuttavia, notevoli disparità tra le regioni si riscontrano in Puglia, Molise e Kontinentalna Hrvatska, con punteggi significativamente inferiori. Mancano infrastrutture anche nei territori più remoti, come montagne, isole e zone rurali. Inoltre, sia l'Italia che la Croazia mostrano bassi livelli di velocità (100 Mbps) della banda larga fissa e, per quanto riguarda la Croazia, la preparazione per l'integrazione 5G è ancora estremamente scarsa. Anche per quanto riguarda l'utilizzo di Internet da parte della popolazione, Italia e Croazia sono positivamente performanti, anche se in Italia il numero di persone che utilizzano Internet fuori casa o al lavoro è inferiore alla media UE.

#### [Sfide principali e esigenze di investimento congiunto](#)

Per quanto riguarda la connettività digitale, l'area mostra la necessità **di aumentare l'accesso a Internet e la connessione a banda larga**, soprattutto nelle aree prive di infrastrutture digitali. In effetti, la pandemia ha aumentato significativamente la necessità di reti efficienti e veloci perché porta a un uso più ampio di Internet in ogni ambito della società.

Ad ogni modo, va detto che le problematiche legate alla connettività e ai trasporti richiedono spesso grandi investimenti e sembrano quindi meno adatte ad essere affrontate in un Programma transfrontaliero. In questo senso, il nuovo Programma potrebbe contribuire maggiormente ad aumentare la sostenibilità e la qualità dei servizi di trasporto su aree e campi di intervento limitati, sfruttando soprattutto le opportunità derivanti dalle nuove soluzioni digitali.

Con specifico riguardo ai porti, questi registrano un trend di sviluppo positivo, ma mostrano anche la necessità di un'infrastruttura più sostenibile e basata sulle ICT. Inoltre, è comune la necessità di investire in un approccio coordinato mare-terra e nel miglioramento delle **capacità multimodali** al fine di consentire un'agevole integrazione tra le esigenze della comunità locale e quelle della logistica portuale, che deve gestire un elevato volume di traffico marittimo. I punti di forza del territorio su questi aspetti, infatti, evidenziano una propensione alla cooperazione portuale, come dimostrano alcuni progetti ADRION e Italia-Croazia finanziati nel ciclo di programmazione 2014-2020.

Un'altra criticità riguarda l'uso eccessivo di auto private da contenere indirizzando verso opzioni collettive più sostenibili, come il trasporto ferroviario e marittimo. Per questo dovrebbe essere necessario investire nel miglioramento delle infrastrutture e nello sviluppo di soluzioni alternative e multimodali che, dato il

contesto dell'area, devono portare a un **miglioramento dei collegamenti transfrontalieri**. In questo campo il Programma potrebbe concentrarsi sul miglioramento di soluzioni di mobilità marittima che sono ancora geograficamente limitate, condizionate dalla stagionalità, e spesso di bassa qualità e poco sostenibili. La presenza di numerosi progetti esistenti in questo ambito (anche del Programma Italia-Croazia 2014-2020), rappresenta una buona base di partenza per questa esigenza di investimento congiunto. La “transizione green” è anche la sfida principale per la mobilità locale, dove è fondamentale **promuovere il trasporto pubblico basato su un uso sempre maggiore di energie rinnovabili**. Pertanto, è necessario sviluppare soluzioni alternative più attraenti, per sostituire le auto private (ad esempio, modernizzazione del trasporto pubblico e sviluppo di piste ciclabili). Altro obiettivo in tal senso è quello di aumentare l'utilizzo delle auto elettriche, installando più punti di ricarica e infrastrutture in genere.

## SVILUPPO TERRITORIALE INTEGRATO

Sia l'Italia che la Croazia dispongono di una varietà di strategie integrate che possono rientrare nel concetto di sviluppo territoriale sostenibile e integrato, espresso nella proposta di Regolamento FESR per il periodo 2021-2027. L'Italia ha ampiamente utilizzato l'approccio territoriale integrato (PIT – Programmi Integrati Territoriali), nonché le iniziative basate sul CLLD che sono diventate un motore di partecipazione alla governance locale, anche oltre la loro durata effettiva. La Croazia, degna di nota per un Paese di recente adesione all'UE, presenta un efficiente meccanismo per la progettazione di strategie di sviluppo a livello nazionale e può vantare esperienze ITI e CLLD nel passato periodo di programmazione.

Tuttavia, non vi è attualmente alcuna indicazione di strategie transfrontaliere e intersettoriali nell'area del Programma che si adattino alla definizione degli articoli 20 e 21 del Regolamento Interreg 2021-2027. Dall'avvio del primo Programma transfrontaliero tra Italia e Croazia (2014-2020), inoltre, non sono emerse specifiche sotto-aree funzionali, nè sono pervenute dall'area di Programma richieste sostanziali in questo senso.

Tutto sommato, appare improbabile che l'attuazione di strategie di sviluppo territoriale integrato all'interno di un programma transfrontaliero marittimo possa avere successo. Naturalmente, l'area potrebbe trarre vantaggio dallo scambio di buone pratiche in materia di sviluppo territoriale integrato, ma per questi scopi, l'utilizzo dell'obiettivo specifico Interreg “Better Cooperation Governance” sembra essere più idoneo.

## SFIDE TRASVERSALI

### Digitalizzazione

La digitalizzazione rappresenta una delle maggiori sfide trasversali, perché tocca in modo significativo diversi ambiti, come l'economia e il mercato del lavoro, la sostenibilità ambientale e la cultura, la salute e l'istruzione, la mobilità e i trasporti, la connettività e la comunicazione. Si tratta, quindi, di una priorità chiave per l'Europa, come affermato nella strategia digitale dell'UE per il periodo 2019-2024, e in particolare per l'Italia e la Croazia, poiché presentano livelli di performance digitale bassi rispetto alla media dell'UE. Il **Digital Economy and Society Index (DESI)**, che misura la digitalizzazione attraverso indicatori chiave come connettività, competenze digitali, uso di Internet, integrazione delle tecnologie digitali e servizi pubblici digitali, è 43,6 per l'Italia e 47,6 per la Croazia, **molto al di sotto della media UE** di 52,6 punti. Inoltre, entrambi i paesi hanno un tasso di occupazione più basso nei settori tecnologici e ad alta intensità di conoscenza e l'integrazione della tecnologia digitale nelle imprese, migliorata nel periodo 2018-2020, è inferiore allo standard europeo.

Tuttavia, vi sono anche differenze significative tra i due Stati membri. Secondo i rapporti nazionali DESI, l'Italia è all'ultimo posto in Europa per alfabetizzazione digitale, con solo il 42% della popolazione in possesso di competenze digitali di base e il 2,8% di specialisti ICT, mentre supera la media UE in termini di imprese che utilizzano informazioni elettroniche condivise. Per quanto riguarda i servizi pubblici digitali, l'Italia mostra un buon livello di completamento dei servizi online e dei servizi digitali offerti alle imprese, ma ha un basso numero di persone che interagiscono con le istituzioni pubbliche attraverso servizi e applicazioni di e-gov. Per quanto riguarda la Croazia, ha prestazioni migliori in termini di capitale umano e competenze digitali, essendo più vicina alle medie UE, e ha anche una percentuale molto alta di imprese che utilizzano sistemi Cloud e PMI che vendono online. Tuttavia, le regioni croate sono al di sotto degli standard europei in termini di servizi pubblici digitali, anche se registrano un numero maggiore di persone che interagiscono con le procedure di e-government rispetto all'Italia.

In questo quadro, le principali sfide per entrambi i paesi sono legate al **miglioramento della digitalizzazione nel settore pubblico**, in particolare per in ambito sanità e istruzione, e al miglioramento delle prestazioni digitali nel settore privato, con un focus specifico sulle PMI. Inoltre, è necessario **favorire l'acquisizione di competenze digitali generali da parte della popolazione**, in particolare degli anziani, per affrontare i cambiamenti sociali ed economici che la crisi COVID-19 ha prodotto a causa del distanziamento sociale e delle limitazioni di movimento. Pertanto, le esigenze di investimento congiunto includono la **promozione** di tecnologie avanzate e soluzioni digitali, come **l'uso dei big data e l'interoperabilità dei sistemi digitali**, soprattutto nel settore pubblico, insieme ad azioni volte a migliorare l'alfabetizzazione digitale dei cittadini e delle piccole imprese. Tali strategie sono coerenti anche con il Recovery Plan for Europe, che prevede, nell'ambito degli obiettivi di superamento della crisi COVID, un incremento della digitalizzazione, e con il Digital Compass presentato dalla Commissione a marzo 2021 per fissare gli obiettivi per il raggiungimento della vision e dei target per il 2030 - Il decennio digitale in Europa. Per affrontare le sfide della digitalizzazione, il Programma può inoltre capitalizzare ulteriormente i progetti esistenti già finanziati dalla pubblica amministrazione e valorizzare alcune eccellenze digitali locali, sia nel settore pubblico che in quello privato, che possono rappresentare un importante driver per lo sviluppo digitale basato su logiche di cooperazione.

### Sfide principali

La digitalizzazione costituisce un tema trasversale, che potrebbe creare valore aggiunto in relazione alla maggior parte delle sfide individuate per altri Obiettivi Specifici, quali:

- intensificare i processi di governance della specializzazione intelligente e le capacità di innovazione delle PMI;
- aumentare le qualifiche delle risorse umane, puntando su competenze orientate alle esigenze del nuovo mercato;
- migliorare la base conoscitiva delle politiche in materia di cambiamento climatico, biodiversità e lotta all'inquinamento e dei relativi strumenti applicativi;
- aumentare le capacità di intermodalità dei porti e l'integrazione complessiva delle reti di trasporto;
- contribuire all'integrazione delle strategie turistiche e alla diversificazione dell'offerta;
- modernizzare le politiche di valorizzazione del patrimonio culturale.

### Economia circolare

Un'ulteriore sfida trasversale per l'area del Programma è rappresentata dall'**economia circolare**, che costituisce uno degli ambiti politici chiave per l'Unione Europea, oltre ad essere fortemente promossa sia nell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, che nel Green Deal europeo. Negli ultimi anni i territori dell'area del Programma hanno evidenziato grandi risultati sul campo: sia in Italia che in Croazia, il peso dell'economia circolare sull'economia complessiva, in termini di valore aggiunto, è superiore alla media UE-27 e la quota di occupati in settori dell'economia circolare supera gli standard dell'UE. Tuttavia, si

possono riscontrare disparità tra i due paesi. In Italia, il tasso medio di utilizzo di materiale circolare nel 2019 è stato significativamente superiore alla media UE, mentre in Croazia il valore è stato molto inferiore, sebbene in rapido aumento. Con riferimento ai tassi di riciclaggio comunale, il valore in Croazia è molto più basso che in Italia, anche se negli ultimi anni è aumentato in entrambi i paesi.

La promozione dell'**economia circolare** può offrire nuove opportunità economiche. In questa relazione, la sfida principale per l'area del Programma consiste nel migliorare ulteriormente i servizi e le infrastrutture di riciclaggio dei rifiuti, oltre a ridurre la produzione di rifiuti industriali. A tal fine, le esigenze di investimento congiunto sono legate al potenziamento delle capacità locali di **gestione della raccolta e del riciclaggio dei rifiuti**, alla promozione del **riutilizzo dei rifiuti nei settori produttivi**, alla capitalizzazione e replica delle buone pratiche esistenti e dei progetti pilota a livello locale.

### Sfide principali

L'economia circolare, come tema trasversale, può creare valore aggiunto in relazione alle sfide individuate per altri Obiettivi Specifici come:

- processi di ricerca e trasferimento tecnologico;
- capacità di innovazione delle PMI in settori competitive;
- strategie di adattamento ai cambiamenti climatici;
- sostenibilità dei porti e soluzioni di trasporto.

### Una migliore governance della cooperazione

Anche se i problemi di cooperazione transfrontaliera possono risultare più evidenti su un confine terrestre, rispetto a uno marittimo, ciò non significa che non esistano, o che siano meno importanti. L'area del Programma, infatti, deve far fronte all'esigenza di creare una **base conoscitiva** più chiara ed estesa, al momento non disponibile, **sugli ostacoli giuridici e amministrativi** che gravano sulle Regioni coinvolte. In queste materie, è necessario attuare una più stretta collaborazione in alcuni importanti ambiti comuni come la gestione del rischio, la pianificazione dello spazio marittimo, la pesca e l'acquacoltura. Per quanto riguarda la capacità della pubblica amministrazione, gli stakeholder del territorio la considerano più scarsa della media UE. Pertanto, a entrambi i livelli nazionali, è necessaria una migliore governance per contribuire al **miglioramento** della situazione in termini di qualificazione del **capitale umano, pratiche, utilizzo di nuove tecnologie e soluzioni informatiche** e onere normativo per la popolazione e le imprese. Inoltre, le barriere linguistiche sono spesso considerate uno dei principali ostacoli alla fiducia reciproca transfrontaliera, insieme alla preoccupazione per la "mancanza di contatto visivo" che è comune per un confine marittimo.

### **INSEGNAMENTI TRATTI DALL'ESPERIENZA DEL PASSATO**

**Nel periodo di programmazione 2014-2020 sono stati finanziati 83 progetti.** Per quanto riguarda la dotazione di fondi per Asse prioritario, "Ambiente e patrimonio culturale" rappresentano la parte più consistente (37% dell'importo disponibile e 37 progetti), seguiti da "Sicurezza e resilienza" (27%, 16 progetti), "Trasporto marittimo" (23%, 18 progetti) e "Innovazione Blu" (12,6%, 12 progetti). Alcuni dei progetti finanziati su questi temi possono essere considerati coerenti con alcuni dei nuovi Obiettivi Specifici, come ricerca e innovazione (1.1), adattamento ai cambiamenti climatici (2.4), trasporto sostenibile (3.2), valorizzazione del ruolo della cultura e del turismo sostenibile nello sviluppo economico e sociale (4.6). Realizzare progetti su questi temi nel nuovo periodo di programmazione, consentirà quindi di sfruttare le conoscenze acquisite durante le precedenti esperienze e gli output raggiunti, nonché di sfruttare partnership consolidate e massimizzare il valore aggiunto della cooperazione transfrontaliera.

Per quanto riguarda l'allocazione delle risorse per Bando, il Bando Standard è stato quello di maggior interesse per i beneficiari (53,3% del budget FESR), mentre i progetti Standard+, inclusi nel primo bando, ammontavano al 9,85%. Nello specifico, il Bando Standard+ nasce come quello che consente di capitalizzare i progetti esistenti e, quindi, poteva presentare domanda un numero limitato di beneficiari. Il bando dedicato ai Progetti Strategici ha dedicato il 36,6% del FESR.

Inoltre, l'evidenza del precedente Interreg 2014-2020, mostra una distribuzione piuttosto uniforme per quanto riguarda i territori del programma: con **l'Italia che ha il 58% dell'importo del FESR assegnato e la Croazia il 42%**. La Croazia ha espresso un interesse rilevante, tenuto conto del fatto che la parte italiana del Programma ha una popolazione e una superficie maggiori. Per quanto riguarda la distribuzione dei **partner di progetto** coinvolti, il **57%** su 813 proviene **da organizzazioni italiane e il 43% da quelle croate**. Quanto alla tipologia degli enti coinvolti, **le organizzazioni private e internazionali rappresentano solo il 12% mentre l'88% dei partner sono pubblici o enti di diritto pubblico**.

Infine, **per quanto riguarda la valutazione qualitativa dei progetti, la quasi totalità di essi ha raggiunto i target prefissati**. Infatti, passando in rassegna i risultati dei progetti Standard+ che hanno terminato la loro attuazione, si può osservare che la maggior parte di essi sta addirittura superando gli obiettivi prefissati. Per quanto riguarda l'Asse prioritario 1, ad esempio, il valore raggiunto per il numero di imprese beneficiarie (113) è di gran lunga superiore al valore obiettivo di 76 e il numero di istituti di ricerca che partecipano a progetti di ricerca transfrontalieri, transnazionali o interregionali è quasi quattro volte superiore al valore impostato. Per quanto riguarda l'Asse prioritario 2, si nota che il valore della popolazione beneficiaria della protezione contro gli incendi boschivi (898.000) è ben al di sopra dell'obiettivo di 150.000. Anche l'Asse prioritario 3 mostra ottimi risultati: ad esempio, il numero totale di attori coinvolti in azioni volte alla promozione del patrimonio naturale e culturale (699) è superiore al valore target di 396. L'Asse prioritario 4, invece, è l'unico ad avere due indicatori (indicatori 4.101 Miglioramento dei servizi di trasporto multimodale e 4.103 Servizi armonizzati per i passeggeri messi in atto) che non raggiungono il target fissato.

Nonostante le buone prestazioni generali in termini di raggiungimento dei risultati, vi sono tuttavia ancora evidenze di qualche criticità nel processo di attuazione, come di carenze nella fase di pianificazione, mancanza di coinvolgimento di beneficiari privati e responsabili politici regionali e nazionali, sovrapposizione di progetti pilota con altre iniziative, ritardi nelle procedure di appalto pubblico e nell'esecuzione delle opere infrastrutturali, limitata sostenibilità e significativa stagionalità nell'attuazione delle attività, che incidono pesantemente sul rispetto del piano di lavoro dei progetti.

Ulteriori analisi hanno evidenziato che il Programma ha funzionato bene in termini di rispetto delle scadenze per l'attuazione delle attività, grazie a una struttura di lavoro ben consolidata, che offre supporto quotidiano ai beneficiari e assicura una completa divulgazione dei risultati raggiunti. Inoltre, alcuni **aspetti procedurali da migliorare** sono stati individuati: **procedure amministrative più semplici, strumenti online più intuitivi e una procedura di selezione dei progetti ottimizzata**.

## COMPLEMENTARIETÀ E SINERGIE CON ALTRI PROGRAMMI E STRATEGIE MACRO-REGIONALI

*[Questo paragrafo sarà rivisto, al fine di armonizzare il testo con gli altri Programmi coinvolti, in accordo con gli stessi e con il supporto di INTERACT]*

Al fine di migliorare l'efficienza dei finanziamenti pubblici e rafforzare l'impatto delle azioni previste sul territorio, il Programma Interreg Italia-Croazia garantirà il coordinamento e la sinergia con altri **Programmi Interreg** (in particolare Interreg Italia-Slovenia e Adrion), con i Programmi nazionali e regionali dedicati alla politica di coesione e con le Strategie macroregionali rilevanti per l'area, in particolare **EUSAIR** che coinvolge l'intera area del Programma.

Migliorare la correlazione funzionale tra EUSAIR e i programmi Interreg nell'area, contribuirà a massimizzare la capitalizzazione dei risultati dei progetti faro e dei progetti strategici a livello di bacino marittimo, nonché ad aumentare la capacità dell'amministrazione locale di far fronte ai programmi e ai progetti comunitari. Inoltre, sarà anche fondamentale garantire un approccio più dal basso verso l'alto, aumentando il coinvolgimento degli stakeholder, poiché il territorio è consapevole dell'importanza di essere al centro delle strategie macroregionali come strumento per rafforzare la governance della cooperazione.

Gli insegnamenti tratti dall'attuale periodo di programmazione mostrano una convergenza di temi comuni, per l'area dell'Alto Adriatico, che potrebbe rappresentare un punto di partenza per potenziare le sinergie tra i Programmi:

- Innovazione nell'economia blu
- Soluzioni di mobilità e trasporto multimodali e a basse emissioni di carbonio
- Tutela dei servizi ecosistemici
- Governance delle aree marine protette
- Governance coordinata e permanente della sicurezza portuale
- Turismo costiero sostenibile

Da un punto di vista operativo, l'approccio proposto alla cooperazione tra programmi mirerà a promuovere la coerenza tra le politiche attuate in un'area più ampia, evitando così il rischio di sovrapposizioni e doppi finanziamenti. Si potrebbero mettere in atto diverse azioni. Innanzitutto, il Programma sosterrà lo scambio di informazioni e l'organizzazione di incontri periodici tra le Autorità di Gestione/Segretariato Congiunto e le parti interessate dei programmi nazionali e regionali, al fine di definire esigenze e problemi comuni. Il Programma sosterrà anche il coordinamento delle strategie di comunicazione del programma e la diffusione dei risultati del progetto, al fine di aumentare la capitalizzazione e il trasferimento, oltre a promuovere l'uso di piattaforme comuni e strumenti di armonizzazione. Inoltre, il programma promuoverà l'uso della flessibilità territoriale, come definita all'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento Interreg, per coinvolgere partner al di fuori del territorio del programma e consentire sinergie e cooperazione tra i programmi. Potrebbero essere promossi bandi simultanei o coordinati per finanziare azioni e partner transfrontalieri, insieme a bandi di capitalizzazione volti a garantire lo scambio tra progetti e programmi. Infine, sarà incoraggiata anche l'implementazione di operazioni strategiche, dando priorità ai progetti EUSAIR Flagship e ai pilastri tematici.

## VISIONE DEL PROGRAMMA / ORIENTAMENTO TEMATICO

Il maggior potenziale e principale motore di sviluppo dell'area del Programma è rappresentato dal Mare Adriatico: numerosi sono infatti i punti di forza derivanti dalla dimensione marittima, dalla posizione strategica e dal buon andamento dei porti dell'area, all'impressionante ricchezza di biodiversità e forte attrattività della regione per i flussi turistici costieri. Pertanto, sembra essenziale sfruttare queste opportunità concentrando gli sforzi di cooperazione sui settori dell'Economia Blu, in coerenza con la strategia dell'Economia Blu dell'UE. Inoltre, l'enfasi sulla dimensione marittima del Programma garantisce la continuità con il Programma Italia Croazia 2014-2020, che si è concentrato sul potenziale di crescita blu dell'area. In questo modo, potrebbe essere assicurata la capitalizzazione dei risultati e delle esperienze maturate nei precedenti periodi di cooperazione.

In questo quadro, un ruolo chiave sarà svolto dall'innovazione, che ha il potenziale per dare impulso allo sviluppo economico e sociale nei "settori blu". In particolare, la promozione delle competenze legate alla Strategia di specializzazione intelligente, con una forte attenzione al capitale umano, contribuirà a un'economia più resiliente e competitiva. Inoltre, il Programma sosterrà le reti di PMI e promuoverà il dialogo tra gli attori della quadrupla elica, garantendo così il trasferimento tecnologico e lo sviluppo

economico. Sostenere le capacità di innovazione aiuterà anche a promuovere l'industria del turismo, che rappresenta una risorsa fondamentale per l'area del Programma: ad esempio, la promozione della digitalizzazione contribuirà alla valorizzazione dei beni culturali e naturali. Inoltre, il Programma si focalizzerà sulle capacità di ricerca del territorio, attraverso azioni volte ad attrarre e mantenere giovani ricercatori nell'area, con l'obiettivo di affrontare il fenomeno della fuga di cervelli.

Un ruolo chiave nella visione del Programma sarà ricoperto dalla connettività e dalla mobilità transfrontaliera, in particolare quella marittima, che saranno promosse al fine di garantire collegamenti efficienti e sostenibili. In particolare, il Programma promuoverà l'intermodalità attraverso l'implementazione di soluzioni ICT, con l'obiettivo di sfruttare le potenziali reti tra i numerosi porti dell'area, migliorare l'integrazione transfrontaliera e risolvere le attuali strozzature e inefficienze nelle connessioni esistenti.

Allo stesso tempo, il ricco patrimonio ambientale dell'area richiede un'attenzione specifica in relazione alla tutela e alla salvaguardia dei siti naturali e culturali, che sono minacciati dalle conseguenze dei cambiamenti climatici e dell'inquinamento. Pertanto, la missione del Programma promuoverà l'adattamento ai cambiamenti climatici e la prevenzione del rischio di catastrofi, nonché la protezione e la conservazione della biodiversità. In particolare, sarà incoraggiato il miglioramento delle metodologie di valutazione del rischio e dei protocolli di protezione civile. Inoltre, vista la presenza sul territorio di numerose aree protette, particolare attenzione sarà posta al potenziamento dei sistemi di monitoraggio esistenti per la tutela dell'ambiente e il controllo dell'inquinamento.

All'interno di questa strategia, la digitalizzazione e l'economia circolare agiranno come priorità trasversali. La digitalizzazione sarà infatti incoraggiata in ogni ambito della società, dal settore turistico a quello della mobilità, passando per la sanità pubblica e l'istruzione. Inoltre, il Programma sosterrà il miglioramento delle competenze digitali da parte della popolazione, quale motore di sviluppo. Per quanto riguarda l'economia circolare, particolare attenzione sarà data alla promozione di pratiche di riciclaggio dei rifiuti e allo sviluppo di tecnologie e materiali sostenibili.

Alla fine, la strategia del Programma sarà focalizzata su:

- la promozione di uno sviluppo economico sostenibile, attraverso politiche di innovazione green e blue;
- la tutela del patrimonio naturale, anche attraverso strategie di adattamento climatico e misure di prevenzione dei rischi;
- la valorizzazione del patrimonio culturale, attraverso prodotti turistici sostenibili e diversificati;
- il miglioramento delle soluzioni di mobilità transfrontaliera.

Per raggiungere questi obiettivi, le azioni di cooperazione saranno tutte conformi ai principi orizzontali di pari opportunità, non discriminazione, parità di genere e sostenibilità ambientale.

Infine, sarà promossa la cooperazione all'interno del bacino Adriatico, tenendo conto delle sinergie con altri programmi dell'area e in particolare con la strategia macroregionale EUSAIR, che copre sia l'Italia che la Croazia. Pertanto, il nuovo programma Interreg Italia Croazia promuoverà azioni che rispondano alle questioni affrontate dai progetti faro di EUSAIR nell'ambito dei quattro pilastri della strategia.

La visione del Programma che scaturisce da questi obiettivi, può essere racchiusa nella seguente attestazione:

**“Concentrarsi sull’Economia Blu, capitalizzando le precedenti esperienze di cooperazione e creando sinergie con EUSAIR”**

**1.3. MOTIVAZIONE DELLA SELEZIONE DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI E DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI DELL’INTERREG, DELLE CORRISPONDENTI PRIORITÀ, DEGLI OBIETTIVI SPOECIFICI E DELLE FORME DI SOSTEGNO, FACENDO FRONTE, OVE OPPORTUNO, AL PROBLEMA DEI COLLEGAMENTI MANCANTI NELLE INFRASTRUTTURE TRANSFRONTALIERE**

TABELLA 1

Obiettivo strategico selezionato o obiettivo specifico dell'Interreg selezionato	Obiettivo specifico selezionato	Priorità	Motivazione della selezione
<p><b>OST1 - Un'Europa più competitiva e intelligente attraverso la promozione di una trasformazione economica innovativa e intelligente e della connettività regionale alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC)</b></p>	<p><b>OSp i - Sviluppare e rafforzare le capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate</b></p>		<p>La ricerca e l'innovazione sono fattori di sviluppo rilevanti per l'area del Programma, in particolare nel campo dell'Economia Blu. Anche se il potenziale in termini di ricerca pubblica e di base è elevato, permane una debole capacità di R&amp;S nel settore privato e un basso livello di trasferimento tecnologico. Inoltre, la spesa e il personale dedicato alle attività di R&amp;S sono ancora relativamente bassi rispetto alla media dell'UE.</p> <p>Selezionando l'OSp i, il PI Italia-Croazia 2021-2027 consentirà l'attuazione di politiche e interventi volti a promuovere la conoscenza e il trasferimento tecnologico tra gli istituti di ricerca e il settore delle imprese, in particolare nel campo dell'Economia Blu, nonché attrarre e mantenere un maggior numero di giovani ricercatori nell'area. Inoltre, il PI sosterrà la ricerca collaborativa nel campo delle biotecnologie blu, delle ecoinnovazioni e dell'economia circolare e rafforzerà le PMI promuovendo pratiche di collaborazione e sostenendo l'innovazione in settori competitivi.</p> <p>La cooperazione transfrontaliera offre un chiaro valore aggiunto nell'affrontare, tra le altre, le seguenti esigenze specifiche di investimento congiunto (per i tipi e gli esempi di azioni fare riferimento alla sezione 2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ favorire la cooperazione tra enti pubblici, istituzioni accademiche, attori privati e società civile;</li> <li>✓ sostenere la ricerca orientata al mercato, in particolare nel campo dell'Economia Blu;</li> <li>✓ promuovere opportunità di carriera in R&amp;S, con particolare attenzione ai progetti di ricerca transfrontalieri;</li> <li>✓ sostenere lo sviluppo di tecnologie e materiali sostenibili, nonché processi produttivi efficienti in termini di risparmio di risorse e riciclo.</li> </ul> <p>La forma di sostegno associata a questo obiettivo specifico sono le sovvenzioni. Come fondi dedicati, i partner del Programma hanno deciso di destinare a questo OSp X% del budget totale (esclusa l'AT) tenendo conto dei seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☐ limitazioni regolamentari che richiedono di concentrare il 60% dei fondi FESR sull'OST2 e su un massimo di altri due obiettivi strategici;</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> fondamentale importanza della R&amp;S per la promozione dell'innovazione nell'area del Programma e per il miglioramento della competitività dell'economia;</li> <li><input type="checkbox"/> equilibrio con le esigenze finanziarie di altri OSp all'interno dello stesso OSt.</li> </ul>
<p><b>OSt1 - Un'Europa più competitiva e intelligente attraverso la promozione di una trasformazione economica innovativa e intelligente e della connettività regionale alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC)</b></p>	<p><b>Osp iv - Sviluppare le competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità</b></p>		<p>Per rilanciare la competitività e l'innovazione nell'area del Programma, è essenziale sviluppare nuove competenze e iniziative volte a favorire la transizione verso un'economia più digitalizzata e più intelligente. L'emergenza COVID-19, infatti, ha accelerato l'integrazione della digitalizzazione nella società aumentando la domanda di infrastrutture e servizi digitali. Ciò ha comportato un rapido spostamento verso l'innovazione soprattutto per le imprese i cui processi di distribuzione e vendita di beni e servizi sono stati maggiormente influenzati dallo spostamento dei clienti verso il mercato online.</p> <p>In questo contesto, sebbene sia l'Italia che la Croazia abbiano già progettato strategie di specializzazione intelligente regionali e nazionali, l'area del Programma è ancora in ritardo per quanto riguarda le competenze digitali e tecnologiche del capitale umano esistente. L'area del Programma, inoltre, è carente in termini di trasferimento tecnologico tra PMI, che trarrebbero grande beneficio da processi di networking tra imprese locali e centri di ricerca in grado di favorire l'innovazione.</p> <p>Selezionando l'Osp iv, il PI Italia Croazia 2021-2027 assicurerà il supporto ai processi di <i>governance</i> della specializzazione intelligente e l'implementazione di politiche volte ad aumentare le competenze delle risorse umane, insieme al rafforzamento delle capacità di innovazione del settore delle PMI attraverso la promozione di pratiche di cooperazione in settori competitivi, con un focus particolare sull'Economia Blu.</p> <p>La cooperazione transfrontaliera offre un chiaro valore aggiunto nell'affrontare, tra le altre, le seguenti esigenze specifiche di investimento congiunto incentrate nel campo dell'Economia Blu (per i tipi e gli esempi di azioni fare riferimento alla sezione 2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ valorizzare la coerenza delle S3 con le esigenze territoriali dell'economia, anche attraverso un maggiore coinvolgimento degli stakeholders;</li> <li>✓ migliorare le competenze innovative e digitali, in particolare dei lavoratori impiegati in settori competitivi;</li> <li>✓ rafforzare le competenze legate all'economia circolare nel settore pubblico e private;</li> <li>✓ promuovere la coerenza dei programmi di formazione e dei curricula formativi con le esigenze del mercato;</li> <li>✓ favorire la collaborazione tra le PMI al fine di migliorarne la competitività complessiva e promuoverne la sostenibilità;</li> <li>✓ investire nei processi di innovazione e promuovere iniziative imprenditoriali.</li> </ul>

		<p>La forma di sostegno associata a questo obiettivo specifico sono le sovvenzioni. Come fondi dedicati, i partner del Programma hanno deciso di destinare a questo OSp X% del budget totale (esclusa l'AT) tenendo conto dei seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> limitazioni regolamentari che richiedono di concentrare il 60% dei fondi FESR sull'Ost2 e su un massimo di altri due obiettivi strategici;</li> <li><input type="checkbox"/> rilevanza delle competenze del capitale umano e delle PMI per l'economia locale e il loro potenziale per una trasformazione economica intelligente;</li> <li><input type="checkbox"/> equilibrio con le esigenze finanziarie di altri OSp all'interno dello stesso Ost.</li> </ul>
<p><b>OSt2 – Un’Europa resiliente, più verde e a basse emissioni di carbonio ma in transizione verso un’economia a zero emissioni nette di carbonio attraverso la promozione di una transizione verso un’energia pulita ed equa, di investimenti verdi e blu, dell’economia circolare, dell’adattamento ai cambiamenti climatici e della loro mitigazione, della gestione e prevenzione dei rischi nonché della</b></p>	<p><b>Osp iv - Promuovere l’adattamento o ai cambiamenti climatici, la prevenzione dei rischi di catastrofe e la resilienza, prendendo in considerazione approcci ecosistemici</b></p>	<p>L'area del Programma, insieme a tutta l'Europa mediterranea, ha un'esposizione medio/alta alle conseguenze dei cambiamenti climatici e soprattutto all'innalzamento del livello del mare Adriatico. Nei prossimi anni sarà sempre più importante affrontare i rischi di catastrofi associati a eventi meteorologici estremi, insieme a quelli legati alle caratteristiche naturali dell'area come l'alto rischio sismico o l'erosione costiera.</p> <p>Selezionando l’OSp iv, il PI Italia Croazia 2021-2027 consentirà di aumentare la diffusione della conoscenza e il coordinamento tra gli attori che studiano questi fenomeni; contribuirà inoltre all'efficacia delle politiche istituzionali attuate in materia sulle due sponde del bacino marittimo.</p> <p>La cooperazione transfrontaliera offre un chiaro valore aggiunto nell'affrontare, tra le altre, le seguenti esigenze specifiche di investimento congiunto (per i tipi e gli esempi di azioni fare riferimento alla sezione 2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ coordinare e armonizzare metodologie e processi relativi al monitoraggio e all'adattamento ai cambiamenti climatici, in particolare nelle aree con caratteristiche geografiche comuni (principalmente il mare Adriatico);</li> <li>✓ rafforzare il coordinamento del processo di valutazione del rischio per quei pericoli che sono comuni per l'area di Programma ma non considerati dai rapporti di valutazione nazionali di entrambi i Paesi (ad es. tsunami e fuoriuscite di petrolio in mare);</li> <li>✓ rafforzare la cooperazione delle strategie di protezione civile in tutte le loro fasi, dalla valutazione del rischio, alla definizione di protocolli e forniture di attrezzature, e infine alla gestione post-disastro;</li> <li>✓ definire un approccio più efficace e strategico ai piani di adattamento ai cambiamenti climatici, in un'ottica di tutela del sistema economico e del patrimonio naturale e culturale.</li> </ul> <p>La forma di sostegno associata a questo obiettivo specifico sono le sovvenzioni. Come fondi dedicati, i partner del Programma hanno deciso di destinare a questo Osp X% del budget totale (esclusa l'AT) tenendo conto dei seguenti motivi:</p>

<b>mobilità urbana sostenibile</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> limitazioni regolamentari che richiedono di concentrare il 60% dei fondi FESR sull'OST2 e su un massimo di altri due obiettivi strategici;</li> <li><input type="checkbox"/> rilevanza degli impatti dei cambiamenti climatici sull'area e importanza di piani coordinati di valutazione del rischio;</li> <li><input type="checkbox"/> complessità dell'intervento proposto e, di conseguenza, stima dei costi.</li> </ul>
<b>OST2 – Un’Europa resiliente, più verde e a basse emissioni di carbonio ma in transizione verso un’economia a zero emissioni nette di carbonio attraverso la promozione di una transizione verso un’energia pulita ed equa, di investimenti verdi e blu, dell’economia circolare, dell’adattamento ai cambiamenti climatici e della loro mitigazione, della gestione e prevenzione dei rischi nonché della mobilità urbana sostenibile</b>	<b>Osp vii - Rafforzare la protezione e la preservazione e della natura, la biodiversità e le infrastrutture verdi, anche nelle aree urbane, e ridurre tutte le forme di inquinamento</b>		<p>L'area del Programma ha una ricca biodiversità naturale costituita da parchi nazionali interni, siti Natura 2000, siti del patrimonio naturale dell'UNESCO e una molteplicità di aree marine protette. Il mare Adriatico è un habitat straordinario che ospita oltre 7.000 specie, tra le quali sono numerose quelle classificate da "in decline" a "gravemente minacciate". La qualità ambientale delle acque nell'Adriatico è abbastanza buona, con solo pochi aspetti problematici ancora localizzati (concentrazione di piombo e mercurio nei sedimenti marini, rifiuti localmente galleggianti ecc.).</p> <p>Selezionando l'Osp vii, il PI Italia Croazia 2021-2027 consentirà di migliorare le politiche di tutela della biodiversità e contrasto all'inquinamento, anche partendo dai progetti Interreg 2014-2020 e capitalizzandoli.</p> <p>La cooperazione transfrontaliera offre un chiaro valore aggiunto nell'affrontare, tra le altre, le seguenti esigenze specifiche di investimento congiunto (per i tipi e gli esempi di azioni fare riferimento alla sezione 2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ creare un sistema più forte di informazione e monitoraggio basato sulla conoscenza, necessario per abbracciare un nuovo approccio alle sfide di tutela della biodiversità e dell'inquinamento;</li> <li>✓ investire nella protezione degli ecosistemi marini, sfruttando le buone pratiche fornite dalle aree protette esistenti e preservando gli habitat marini dall'inquinamento dovuto al traffico marittimo e all'arrivo di fauna aliena nel bacino;</li> <li>✓ promuovere la sensibilizzazione dell'opinione pubblica soprattutto attraverso lo sviluppo del turismo responsabile nel territorio.</li> </ul> <p>La forma di sostegno associata a questo obiettivo specifico sono le sovvenzioni. Come fondi dedicati, i partner del Programma hanno deciso di destinare a questo Osp X% del budget totale (esclusa l'AT) tenendo conto dei seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> limitazioni regolamentari che richiedono di concentrare il 60% dei fondi FESR sull'OST2 e su un massimo di altri due obiettivi strategici;</li> <li><input type="checkbox"/> importanza della tutela degli habitat naturali e della biodiversità;</li> <li><input type="checkbox"/> rilevanza dell'intervento proposto anche per la possibilità di capitalizzare finanziamenti pregressi.</li> </ul>

<p><b>OSt3 - Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità</b></p>	<p><b>OSp ii - Sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, incluso il miglioramento dell'accesso alla rete TEN-T e alla mobilità transfrontaliera</b></p>	<p>Una connettività locale e transfrontaliera sostenibile rappresenta un importante fattore di sviluppo per l'area del Programma, poiché assicura relazioni economiche e promuove la coesione sociale. A questo proposito, l'infrastruttura idroviaria è fortemente sviluppata nell'Adriatico e ha un grande potenziale, con un totale di 334 porti tra le regioni italiane e croate del territorio di Programma. Tuttavia, per quanto riguarda la mobilità transfrontaliera complessiva, l'area presenta alcune criticità come la mancanza di adeguati collegamenti di trasporto pubblico e soluzioni multimodali sostenibili, che portano anche a strozzature e collegamenti inefficienti con la Slovenia. Inoltre, i collegamenti marittimi tra Italia e Croazia necessitano di miglioramenti in termini di sostenibilità e qualità, poiché hanno un carattere stagionale predominante che porta a sovraccarichi o carenze a seconda del periodo dell'anno.</p> <p>Selezionando l'OSp ii, il PI Italia Croazia 2021-2027 favorirà la creazione di collegamenti transfrontalieri efficienti e sostenibili, insieme al miglioramento delle capacità intermodali dei porti, al fine di renderli più verdi, più basati sulle TIC e integrati con le esigenze dell'entroterra.</p> <p>La cooperazione transfrontaliera offre un chiaro valore aggiunto nell'affrontare, tra le altre, le seguenti esigenze specifiche di investimento congiunto (per i tipi e gli esempi di azioni fare riferimento alla sezione 2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ promuovere la transizione verso soluzioni di trasporto più verdi e alternative;</li> <li>✓ rafforzare e modernizzare i collegamenti marittimi transfrontalieri promuovendo soluzioni TIC;</li> <li>✓ investire in un approccio integrato mare-terra e migliorare le capacità multimodali dei porti.</li> </ul> <p>La forma di sostegno associata a questo obiettivo specifico sono le sovvenzioni. Come fondi dedicati, i partner del Programma hanno deciso di destinare a questo Osp X% del budget totale (esclusa l'AT) tenendo conto dei seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> limitazioni regolamentari che richiedono di concentrare il 60% dei fondi FESR sull'OSt2 e su un massimo di altri due obiettivi strategici;</li> <li><input type="checkbox"/> complessità dell'intervento proposto e, di conseguenza, stima dei costi;</li> <li><input type="checkbox"/> alto potenziale dei collegamenti marittimi per una rete di trasporto sostenibile e multimodale.</li> </ul>
<p><b>OSt4 - Un'Europa più sociale e inclusiva attraverso l'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali</b></p>	<p><b>OSp vi - Rafforzare il ruolo della cultura e del turismo sostenibile nello</b></p>	<p>Cultura e turismo rappresentano settori strategici per l'area del Programma, per la presenza di un eccezionale patrimonio culturale e naturale sia in Italia che in Croazia. Il territorio ospita infatti un gran numero di siti UNESCO e rappresenta una rinomata meta turistica. Il turismo contribuisce in modo significativo al PIL dell'area del Programma, con molti lavoratori impiegati nel settore. Tuttavia, tale dipendenza eccessiva dell'economia locale dai flussi turistici rappresenta anche un fattore di vulnerabilità, a causa della stagionalità e della bassa qualità dei posti di lavoro nell'industria del turismo. Inoltre, la recente pandemia da COVID-19 ha colpito in modo</p>

	<p><b>sviluppo economico, nell'inclusione sociale e nell'innovazione sociale</b></p>		<p>significativo il settore turistico, che ora deve sfruttare il suo potenziale di innovazione e sostenibilità per riprendersi.</p> <p>Selezionando l'OSp vi, il PI Italia Croazia 2021-2027 assicurerà il miglioramento delle politiche volte a diversificare e destagionalizzare i flussi turistici all'interno dell'area di Programma, insieme all'attuazione di politiche modernizzate di valorizzazione del patrimonio culturale e offerte integrate innovative di turismo costiero e isolano. L'importanza di queste sfide è testimoniata anche dalla possibilità di coinvolgere tanti attori diversi: Istituzioni pubbliche, attori privati e loro associazioni, ONG.</p> <p>La cooperazione transfrontaliera offre un chiaro valore aggiunto nell'affrontare, tra le altre, le seguenti esigenze specifiche di investimento congiunto (per i tipi e gli esempi di azioni fare riferimento alla sezione 2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ promuovere l'innovazione e la digitalizzazione con l'obiettivo di valorizzare i siti e le attività culturali;</li> <li>✓ investire su itinerari alternativi e creare nuove offerte integrate in grado di diversificare i flussi tradizionali e ridurre la stagionalità;</li> <li>✓ promuovere l'istruzione e la formazione incentrate su una gestione strategica più intelligente delle destinazioni turistiche al fine di aumentare la competitività del settore.</li> </ul> <p>La forma di sostegno associata a questo obiettivo specifico sono le sovvenzioni. Come fondi dedicati, i partner del Programma hanno deciso di destinare a questo Osp X% del budget totale (esclusa l'AT) tenendo conto dei seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> limitazioni regolamentari che richiedono di concentrare il 60% dei fondi FESR sull'Ost2 e su un massimo di altri due obiettivi strategici;</li> <li><input type="checkbox"/> forte rilevanza di questi temi per l'economia del territorio che li ha posti ai vertici della classifica delle sfide;</li> <li><input type="checkbox"/> necessità di affrontare le conseguenze del COVID 19 in uno dei settori più colpiti e di stimolare l'innovazione per rinnovare questi settori.</li> </ul>
<p><b>OSI1 - 'Una migliore governance della cooperazione'</b></p>			<p>Sebbene gli ostacoli alla cooperazione transfrontaliera siano meno percepiti su una frontiera marittima, sono ancora presenti nell'area. Nel nuovo quadro normativo, l'OSI 1 offre l'opportunità di affrontare le barriere legali e amministrative alla collaborazione transfrontaliera. Per questi temi, il Programma deve affrontare la necessità di ridurre o eliminare questi ostacoli, soprattutto con stretto riferimento ai settori dell'Economia Blu (in particolare trasporti e turismo). Ciò rappresenterà anche un'efficace prosecuzione della logica di intervento attuata nel precedente INTERREG 2014-2020.</p>

		<p>Selezionando l'OSI1, il PI Italia Croazia 2021-2027 garantirà il miglioramento della base di conoscenza sugli ostacoli transfrontalieri legali e amministrativi.</p> <p>La cooperazione transfrontaliera offre un chiaro valore aggiunto nell'affrontare, tra le altre, le seguenti esigenze specifiche di investimento congiunto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ stabilire una cooperazione più stretta in settori chiave come la gestione del rischio, la pianificazione dello spazio marino, la pesca e l'acquacoltura;</li> <li>✓ promuovere gli investimenti nella qualificazione del capitale umano, nelle procedure, nell'adozione di nuove tecnologie e soluzioni informatiche e superare gli attuali ostacoli legali e amministrativi;</li> <li>✓ affrontare le questioni relative alle barriere linguistiche, che sono spesso segnalate come un ostacolo chiave alla fiducia reciproca transfrontaliera, nonché la preoccupazione per la "mancanza di contatto visivo" tipica di una frontiera marittima;</li> <li>✓ aumentare la capacità delle amministrazioni locali di far fronte a programmi e progetti comunitari, rafforzando le sinergie con le strategie macroregionali</li> </ul> <p>La forma di sostegno associata a questo obiettivo specifico sono le sovvenzioni. Come fondi dedicati, i partner del Programma hanno deciso di destinare a questo Osp X% del budget totale (esclusa l'AT) tenendo conto dei seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> specifica possibilità di allocazione suggerita dal Regolamento Interreg (art 15.2);</li> <li><input type="checkbox"/> opportunità di rafforzare la <i>governance</i> della cooperazione in ambiti molto rilevanti (come il turismo o i trasporti marittimi) che possono beneficiare di una <i>governance</i> più condivisa tra i due Paesi;</li> <li><input type="checkbox"/> complessità della realizzazione di progetti su questo obiettivo specifico.</li> </ul>
--	--	---