



POLITICA EUROPEA DEI TRASPORTI E PERIFERIE MARITTIME:

SITUAZIONE E OPZIONI A BREVE E MEDIO TERMINE

Approvata dall'Assemblea generale della CRPM, 3-4 novembre 2016, Ponta Delgada (Azzorre, PT)

SINTESI ESECUTIVA

La dotazione finanziaria dell'MCE trasporti è in via di esaurimento. L'86% del budget dei setti anni è già stato impegnato in meno di tre anni.

In questa situazione, la CRPM chiede che il resto delle risorse disponibili dell'MCE per il periodo 2014-2020 venga utilizzato in modo da dare la priorità ai progetti che contribuiscono a migliorare l'accessibilità delle periferie. Entro la metà del 2017, la CRPM condurrà uno studio interno sul tipo di strumenti da promuovere per il periodo post 2020 in materia di infrastrutture di trasporto.

L'attuazione dell'MCE si traduce in una concentrazione eccessiva delle sovvenzioni sui 9 corridoi prioritari.

Le Regioni periferiche e insulari ne hanno beneficiato solo in modo marginale. La CRPM chiede quindi un'analisi qualitativa e quantitativa dei risultati degli inviti a presentare proposte 2014 e 2015 per identificare i territori e le categorie di progetti che non sono stati adeguatamente sostenuti. Questa analisi permetterà, grazie a nuovi criteri, una migliore definizione dei prossimi inviti a presentare proposte, prima e dopo il 2020. Una delle possibili soluzioni consisterebbe nel formulare inviti "mirati" verso tipi di progetti specifici alle periferie marittime. La CRPM chiede al Parlamento europeo di appoggiare queste richieste.

È opportuno adattare le autostrade del mare (AdM) alle specificità regionali

Il piano dettagliato di attuazione (DIP) delle AdM di giugno 2016 riserva solo un'attenzione limitata all'accessibilità dei territori. Durante l'anno di consultazione su questo DIP è necessario correggere questa lacuna e inserire criteri adatti di selezione dei progetti: per gli inviti a presentare proposte lanciati prima del 2020 e per il prossimo periodo di programmazione.

Manca uno strumento europeo di sostegno ai servizi di trasporto marittimo

L'unico programma di sostegno ai servizi di trasporto marittimo, Marco Polo, è stato sospeso nel 2013. Le risorse finanziarie per le AdM, ad esempio, provengono solo dagli aiuti per l'attrezzatura, anche quando interessano collegamenti marittimi dalla redditività incerta.

La CRPM invita la Commissione europea ad estendere la preparazione delle proposte sulle soluzioni di finanziamento per i servizi di trasporto marittimo partendo dalle esperienze attualmente in corso come l'Ecobonus. La Presidenza maltese dell'Unione nel primo semestre 2017 offre l'opportunità di aprire delle prospettive in tal senso.

Questa posizione politica viene presentata a distanza di due anni e mezzo dall'inizio del periodo di programmazione dei sette anni: dal 2014 al 2020. Rientra nell'ambito della campagna per l'accessibilità avviata dalla CRPM nel 2014 e volta a influire sull'attuazione degli strumenti europei adottati a fine 2013: la Rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e il meccanismo per collegare l'Europa (MCE), quest'ultimo strumento finanzia la politica dei trasporti ed in particolare la TEN-T.

Verte essenzialmente sulle priorità che la CRPM si è data in materia di politica europea dei trasporti: migliorare il contributo di questa politica a rendere i territori periferici più accessibili e promuovere un reale sostegno europeo allo sviluppo del trasporto marittimo sostenibile, contribuendo in tal modo agli obiettivi dell'UE in materia di cambiamento climatico.

Affronta anche alcune importanti tematiche per le Regioni, sulle quali la CRPM potrebbe mobilitarsi di più in futuro se i suoi membri decidono in tal senso. Su questi argomenti alcune commissioni geografiche della CRPM stanno già lavorando: le reti di trasporto ferroviario, lo sviluppo della TEN-T verso i paesi del vicinato dell'UE, e la presa in considerazione delle specificità delle periferie nella strategia europea del trasporto aereo.

Anche se siamo ancora lontani dall'aver raggiunto la metà del periodo di programmazione, le raccomandazioni formulate interessano anche, dove possibile, il prossimo periodo, a partire dal 2021, e questo per due motivi:

- I fondi assegnati per il periodo attuale, volano "trasporti" dell'MCE sono praticamente esauriti.
- La Commissione deve preparare, entro la fine del 2017, le sue proposte per il prossimo periodo di programmazione. È quindi opportuno che anche la CRPM si prepari sin d'ora a questa scadenza, anche se avrà a disposizione ancora un anno per precisare o modificare le proposte.

1. Contesto finanziario: l'MCE trasporti a corto di budget

Per il periodo 2014-2020, il budget comunitario destinato alla TEN-T via l'MCE ammonta a 22,4 miliardi di euro. Meno rispetto alla dotazione decisa nel 2013, dato che 2,2 miliardi sono stati dirottati sul Piano Juncker. Di questi 22,4 miliardi, 11,3 sono dedicati a progetti nei Paesi ammissibili al Fondo di coesione¹.

Il 14 settembre 2016, nell'ambito dell'analisi a metà percorso del quadro pluriennale, la Commissione ha tuttavia proposto di ristanziare 400 miliardi di euro all'MCE. Questo "bonus", di importo stranamente basso, deve ancora essere accettato dai colegislatori (Parlamento e Consiglio) e la destinazione resta ancora da definire.

Ad oggi² e dopo i primi due inviti a presentare proposte MCE (2014 e 2015), restano solo 3 miliardi di euro disponibili, di cui 2,1 destinati ai Paesi ammissibili al Fondo di coesione. In altre parole, l'86% del budget dei sette anni è già stato impegnato in meno di tre anni³. Dal 2017 e fino al 2021, le opportunità di finanziamento dipenderanno dai "residui" non consumati nel quadro degli inviti a presentare progetti.

Nonostante questo livello molto alto di stanziamenti d'impegno, molti progetti ammissibili che soddisfacevano i requisiti degli inviti a presentare proposte non sono stati selezionati: nel 2014 solo il 36,5% delle domande⁴ è stato accolto e nel 2014 il 60,5%.

¹ Bulgaria, Cipro, Croazia, Estonia, Grecia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Portogallo, Repubblica Ceca, Romania, Slovacchia e Slovenia

³ "senza sapere ancora cosa deciderà la Commissione riguardo alla destinazione dei finanziamenti proposta il 14 settembre"

⁴ "In termini di budget e non di numero di progetti"

La CRPM è consapevole del fatto che esistono altre fonti europee di finanziamento per finanziare le infrastrutture e i servizi di trasporto:

- Il FESR, ma solo in determinate condizioni restrittive, e per progetti di portata finanziaria limitata.
- Il Piano Juncker, che tuttavia non interviene sotto forma di “sovvenzione al 100%” e finanzia progetti di dimensione spesso inadeguata rispetto ai bisogni degli attori delle Regioni periferiche (massimali minimi di investimento troppo alti).

RACCOMANDAZIONI

In questa situazione, la CRPM chiede che il resto delle risorse disponibili dell’MCE per il periodo 2014-2020 venga utilizzato in modo da dare la priorità ai progetti che contribuiscono a migliorare l’accessibilità delle periferie. Questa richiesta è rivolta alla Commissione, che prepara e fa evolvere i piani d’azione dell’MCE, e agli Stati che, insieme alla Commissione, programmano lo svolgimento, le priorità e i budget degli inviti a presentare proposte.

Tra oggi e la metà del 2017, la CRPM condurrà uno studio interno sul tipo di strumenti da promuovere per il periodo post 2020 in materia di infrastrutture di trasporto, combinando:

- L’esperienza acquisita con il programma MCE;
- I principi di partenariato della politica di coesione;
- L’esperienza acquisita con la metodologia di attuazione del Piano Juncker.

2. Risultati degli inviti a presentare proposte nell’ambito dell’MCE 2014 e 2015 : Valutazione necessaria - contributi delle Regioni

2.1. Criteri di selezione contestabili – concentrazione eccessiva sui 9 corridoi prioritari

La Commissione europea rende noto l’elenco dettagliato dei progetti presentati nell’ambito degli inviti a presentare proposte dell’MCE. Precisa anche, per quelli giudicati ammissibili ma non selezionati, i motivi alla base dell’esclusione.

Tra le motivazioni alla base del rifiuto dei progetti, figurano:

- Deficit di pertinenza, maturità, impatto e qualità;
- Insufficiente valore aggiunto europeo;
- Non rispetto degli obiettivi e delle priorità dell’MCE;
- Limitazioni di bilancio.

Da un lato alcune di queste motivazioni sembrano soggettive. Dall’altro, la motivazione “limitazioni di bilancio” è altamente discutibile quando riguarda progetti di dimensioni contenute.

Al termine della procedura di selezione, le informazioni comunicate dalla Commissione permettono di concludere che più del 93% delle dotazioni del primo invito a presentare proposte MCE (2014) sono state orientate su progetti situati sui 9 corridoi prioritari dell’MCE⁵. Questa concentrazione sui 9 corridoi prioritari

⁵ Questo primo invito a presentare proposte aveva mobilitato il 53 % del budget MCE per il periodo 2014-2020: i dati comunicati dalla Commissione relativi al secondo invito a presentare proposte MCE (2015) non arrivano a questa percentuale per l’invito 2015

è stata più volte denunciata e criticata dalla CRPM in quanto contraria alle disposizioni dell'articolo 4 delle linee direttrici della TEN-T⁶.

2.2. Analisi qualitativa dei progetti esclusi: un bisogno tangibile, un'aspettativa nei confronti del Parlamento

A parte la visione d'insieme, per la CRPM è importante conoscere la distribuzione geografica delle candidature MCE selezionate e di quelle rifiutate in base alle realtà territoriali. I documenti della Commissione non permettono questa analisi, anche se forniscono alcuni elementi a livello dei singoli Stati. Sarebbe quindi utile, in previsione dei futuri contatti con le istituzioni europee, di disporre di elementi fattuali relativi a:

- L'analisi dei progetti selezionati in base alle varie categorie di regioni, i modi di trasporto, i tipi di progetti, e la percentuale dei progetti andati a buon fine ...
- I motivi alla base della bocciatura dei progetti, e se il fallimento è riconducibile a dati geografici.

La CRPM ha già comunicato ai principali gruppi politici del Parlamento europeo questa richiesta di inventario territoriale dell'MCE, invitandoli a far realizzare questa analisi dal servizio "studi" del Parlamento. Queste iniziative devono essere rinnovate perché attualmente sono rimaste lettera morta.

2.3. Analisi qualitativa dei progetti non selezionati: contributo decisivo delle Regioni

Per completare i documenti pubblicati dalla Commissione, e in attesa di una valutazione territoriale da parte del servizio "studi" del Parlamento, il Segretariato generale della CRPM ha sollecitato i segretariati delle Commissioni geografiche. Sono stati invitati a identificare, nelle rispettive zone d'intervento, i progetti emblematici non selezionati nonostante il loro evidente contributo alla coesione territoriale.

Non si tratta di analizzare in modo esaustivo tutti i progetti non selezionati riguardanti le periferie, bensì di attirare l'attenzione sui tipi di progetti che meriterebbero di essere sostenuti per trarre gli insegnamenti utili e cambiare i criteri di selezione.

Questo punto verrà approfondito in un secondo tempo, non appena la CRPM avrà raccolto tutti i dati che verranno sintetizzati per essere presentati all'Ufficio Politico della CRPM nel mese di marzo 2017 a Malta⁷.

⁶ La TEN-T deve garantire *"l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche e montane"*

⁷ Le 22 schede-progetti già ricevute dalla CRPM sono disponibili su richiesta al Segretariato della CRPM

RACCOMANDAZIONI

La CRPM chiede alla Commissione europea di valutare in modo approfondito la presa in considerazione dei territori periferici nell'ambito degli inviti a presentare proposte dell'MCE dal 2014 al 2015.

Entro il 2020, sulla base di questa valutazione territoriale qualitativa e quantitativa, la Commissione è invitata a preparare degli inviti a presentare proposte i cui criteri di selezione permetterebbero di controbilanciare i risultati dei primi inviti che hanno privilegiato soprattutto i corridoi dell'MCE. Una possibile soluzione potrebbe essere la formulazione di inviti "orientati" su tipi di progetti caratteristici delle isole e delle regioni ultraperiferiche.

La CRPM invita il Parlamento a incoraggiare la Commissione ad attuare la politica TEN-T/MCE in modo equilibrato sul piano geografico e finanziario. Suggerisce due azioni concrete a questo proposito:

- Adozione di una [dichiarazione scritta](#) su "La necessità di mettere la Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) al servizio dell'accessibilità dei territori"; questa iniziativa è attualmente in corso a partire da un testo proposto dalla CRPM;
- Preparazione di una valutazione qualitativa obiettiva, condotta dal servizio "studi" del Parlamento.

3. Autostrade del Mare (AdM): quale adattamento alle specificità regionali ?

3.1. Un argomento di grande mobilitazione per la CRPM

La CRPM è l'unica organizzazione che si mobilita sugli aspetti territoriali delle AdM. Le AdM sono una delle componenti della TEN-T e devono quindi anche a tale titolo soddisfare l'esigenza di coesione territoriale di questa politica.

Partendo da un sondaggio interno effettuato ad ottobre 2015, la CRPM ha già preso posizione su questo argomento che ha esposto in varie occasioni alla Commissione e al coordinatore europeo delle AdM, Brian Simpson.

Anche la Commissione delle Isole della CRPM ha preso posizione in occasione della sua ultima Assemblea Generale annuale⁸ approfondendo la tematica durante il seminario di Palma di Maiorca il 17 ottobre 2016.

Infine questo argomento è stato discusso il 22 settembre 2016 a Madera alla Conferenza dei Presidenti delle Regioni ultraperiferiche. Per queste Regioni insulari e ultraperiferiche, questa politica è ovviamente essenziale, perché beneficiano solo parzialmente, e alcune di loro per nulla, dei fondi MCE allocati ai corridoi dell'MCE.

Le AdM, come le altre rubriche della TEN-T, hanno beneficiato degli inviti a presentare proposte dell'MCE, 2014 e 2015. Anche su questo argomento manca una valutazione obiettiva della ripartizione territoriale dei progetti selezionati.

⁸ « [Isole e Regioni ultraperiferiche e Autostrade del Mare](#) » e la [Dichiarazione Finale di Rodi](#)

3.2. Cosa ci si deve aspettare dal “Piano dettagliato di attuazione” delle AdM (Detailed Implementation Plan - DIP) ?

Su richiesta del Parlamento europeo, desideroso di chiarire il concetto di AdM, la Commissione ha presentato a giugno 2016 un DIP⁹ nel quale afferma che lo scopo delle AdM è riequilibrare il sistema dei trasporti dell’UE. Questo documento è la base della consultazione che sfocerà in una versione consolidata a giugno 2017.

Contiene informazioni molto precise sui progetti finanziati nell’ambito delle AdM dal 2004 e sul traffico marittimo nei vari bacini europei. Sono state stabilite tre priorità nelle azioni da intraprendere per lo sviluppo delle AdM: ambiente, l’integrazione del trasporto marittimo all’interno della catena logistica e gli aspetti connessi alla sicurezza in ambito marittimo, alla gestione del traffico marittimo, alle risorse umane e alla formazione. Viene inoltre affermato che le AdM devono:

- Sviluppare il contributo del trasporto marittimo al mercato interno;
- Migliorare le interfacce portuali;
- Contribuire al commercio estero dell’UE, sfruttando i potenziali dell’Atlantico, del Mare del Nord, del Baltico, del Mediterraneo-Mar Nero e del Canale di Suez;
- Sfruttare le nascenti opportunità nella zona Artica.

La problematica delle periferie è trattata in modo incidentale, limitatamente ai riferimenti alle regioni ultraperiferiche e al loro possibile ruolo di piattaforme per l’approvvigionamento in GNL (gas naturale liquefatto). La proposta della CRPM e della sua Commissione delle Isole di far beneficiare le isole e le regioni ultraperiferiche di un tasso di cofinanziamento preferenziale nell’ambito dell’MCE (superiore alla percentuale standard del 30%) è citata come una possibile soluzione.

Nonostante questo, il legame tra AdM e coesione territoriale non è sufficientemente trattato. Inoltre, nel documento non figura alcuna indicazione sulla trasposizione delle priorità citate in criteri applicabili ai futuri inviti a presentare proposte. Infine, non c’è nessuna certezza che, una volta che il DIP “consolidato” sarà stato pubblicato a giugno 2017, ci saranno ancora risorse disponibili per finanziare altri progetti prima del 2020.

È quindi in questo contesto di grande approssimazione che la CRPM ha il dovere di agire a favore di un’evoluzione della politica delle AdM.

Peraltro, la dimensione “sostegno ai servizi di trasporto marittimo” è scomparsa dalle AdM con la fine del programma Marco Polo. I progetti finanziati riguardano solo l’investimento, l’attrezzatura e gli studi. Questo punto è dettagliato nella sezione 4 di questo documento.

⁹ “Piano dettagliato di attuazione delle AdM ([Motorways of the sea DIP - June 2016](#))

RACCOMANDAZIONI

La CRPM non può accontentarsi della continuazione di uno statu quo in cui la coesione territoriale non è considerata come uno degli elementi essenziali della politica delle AdM.

Chiede alla Commissione europea:

- Un'analisi più approfondita di quella del DIP dei progetti di AdM già finanziati dall'UE, che consenta di identificare le zone marittime rimaste escluse;
- Di chiarire, nel DIP consolidato di giugno 2017, come si potrebbero esprimere gli orientamenti della politica AdM:
 1. Nei futuri inviti MCE a presentare proposte emessi prima del 2020;
 2. Nel prossimo periodo di programmazione, attraverso l'evoluzione della "toolbox AdM", in modo da consentire di modulare le dotazioni finanziarie in base ai tipi di territori.
- Di istituire una struttura formale di governance per le AdM, come è il caso per il corridoi del MIE. Tale struttura organizzerebbe la concertazione. Le Regioni sarebbero coinvolte.
- Di reintrodurre una rubrica "sostegno ai servizi di trasporto marittimo", nell'ambito di una politica di trasporto marittimo riformata.

Invita le Regioni aderenti e le Commissioni geografiche a mobilitarsi su queste tematiche durante l'anno di consultazione sul DIP.

4. Azioni di sostegno ai servizi di trasporto marittimo

L'unico programma di sostegno ai servizi di trasporto marittimo, Marco Polo, è terminato nel 2013. La Commissione europea (e la Corte dei Conti) aveva considerato che questo programma non aveva raggiunto i suoi obiettivi di trasferimento modale (trasferimento di flussi di traffico dalla strada verso modi rispettosi dell'ambiente). Era stato inoltre considerato come un elemento di distorsione della concorrenza tra i servizi sovvenzionati (tramite Marco Polo) e gli altri.

Da allora, il peso del trasporto marittimo sul totale dei traffici intraeuropei è diminuito e, paradossalmente, nello stesso tempo l'UE ha cominciato a mobilitarsi per ridurre l'emissione dei gas a effetto serra.

La CRPM è intervenuta regolarmente per chiedere (in particolare in occasione della sua partecipazione al Forum ESSF¹⁰ di prendere in esame la creazione di un "sostituto" del programma Marco Polo, che soddisfi i seguenti obiettivi e condizioni:

- Prendere in considerazione le specificità delle Regioni periferiche, meno densamente popolate in uomini e aziende, e quindi meno interessanti agli occhi di operatori marittimi in cerca, comprensibilmente, di redditività;
- Essere inserito nella "toolbok" delle AdM, che, dal 2013, non dispone più di questo strumento (i fondi del programma AdM sono infatti orientati su investimenti e attrezzatura e non sul funzionamento);
- Contribuire ad aiutare gli armatori a raccogliere la sfida della desolfurazione dei carburanti imposta dall'OMI e dall'UE;

¹⁰ European Sustainable Shipping Forum, istanza di consultazione della DG Move

- Limitare le distorsioni alla concorrenza ricorrendo a:
 - Le possibilità offerte dal dispositivo Ecobonus che fornisce un aiuto all'*utenza dei trasporti* (autotrasportatori) e non direttamente agli *armatori*: il progetto MedAtlantic Ecobonus, diretto dall'Italia e cofinanziato via l'MCE, la Spagna, la Francia e il Portogallo, verte su questo argomento. Le sue conclusioni, attese per il 2017, permetteranno di tradurre in realtà questo aiuto ai collegamenti marittimi;
 - La corretta attuazione della Direttiva Eurovignette, una volta concluso il processo di riforma previsto a partire dal 2017: la tassazione del trasporto su gomma permette di liberare delle risorse finanziarie da destinare ai modi di trasporto sostenibili.

Su tutte queste problematiche, la CRPM si aspetta dei passi avanti sotto la presidenza maltese, nel primo semestre 2017.

RACCOMANDAZIONI

La CRPM invita la Commissione europea ad estendere la preparazione delle proposte sulle soluzioni di finanziamento per i servizi di trasporto marittimo partendo dalle riflessioni del forum ESSF e dai risultati del progetto MedAtlantic Ecobonus.

Le Commissioni geografiche della CRPM sono invitate a studiare dei dispositivi innovativi di sostegno "per sponda", o "per bacino marittimo" sfruttando le possibilità di cofinanziamento di programmi come MCE o Interreg.

5. Altri settori d'azione per le regioni e la CRPM

5.1. Revisione della TEN-T – scadenza 2023

« La Commissione procederà, entro il 31 dicembre 2023 (...) con l'aiuto dei coordinatori europei, ad una revisione approfondita dell'attuazione della rete centrale. » (Estratto dell'articolo 54 delle linee direttrici della TEN-T).

RACCOMANDAZIONI

Le Regioni e le Commissioni geografiche della CRPM sono invitate a tenere conto di questa prospettiva di medio termine nelle loro priorità in materia di infrastrutture di trasporto.

I fora dei corridoi prioritari del programma MCE, nei quali la CRPM ha ottenuto la partecipazione delle Regioni, sono istanze fondamentali in tale prospettiva. La partecipazione attiva delle Regioni in questi consessi merita quindi essere continuata e rafforzata.

5.2. Per un allineamento tra i corridoi dell’MCE e quelli del trasporto ferroviario merci

Oggi i corridoi multimodali prioritari dell’MCE sono separati da quelli per il trasporto merci su ferrovia, che sono definiti dal regolamento del 2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo¹¹. Anche se caratterizzati da un modo di funzionamento a loro specifico, i tracciati di questi due tipi di corridoi si riuniscono, creando così confusione tra due strumenti della politica europea dei trasporti. Ne deriva una mancanza di coordinamento tra gli investimenti realizzati sull’infrastruttura (corridoi MCE) e la parte servizi (Corridoi merci) che comprende la messa a disposizione di tracce internazionali.

RACCOMANDAZIONE

I Corridoi merci ferroviari e quelli MCE dovrebbero essere allineati. Dovrebbero essere seguiti da un unico coordinatore europeo, far parte della stessa rete e rientrare in uno stesso piano di attuazione, per poter avere una visione globale e coerente e limitare il moltiplicarsi delle strutture. È necessario prendere in considerazione tutte le componenti passeggeri e merci, infrastrutture e servizi, della rete europea dei trasporti.

5.3. Dimensione extracomunitaria della TEN-T

Nella sua posizione politica del 2012 sulla revisione della TEN-T, la CRPM chiedeva già all’UE di fare prova di lungimiranza collegando le TEN-T agli Stati confinanti dell’UE, paesi candidati all’adesione o facenti parte del vicinato.

La Commissione europea sta lavorando in questa direzione dotandosi di una visione e di strumenti che permettano di raggiungere questo obiettivo, come lo dimostrano i “issue papers” pubblicati a giugno 2016 dalla Commissione: “extending cooperation with third countries”¹². Si tratta di un’importante evoluzione della TEN-T, riconducibile alle recenti proposte della Commissione europea di estendere geograficamente il campo di applicazione del Piano Juncker.

Le Commissioni geografiche della CRPM hanno da tempo adottato questa dimensione nelle loro riflessioni rispettive sulle reti di trasporto e i legami con le strategie macroregionali: partenariato euromediterraneo, strategia del Mar Baltico, strategia Adriatico-Ionica, sinergia Mar Nero...

Le Regioni ultraperiferiche sono invece mobilitate sul “grande vicinato” e concentrate sulla valorizzazione della loro posizione geostrategica vicina ad altri continenti: America del Nord e del Sud, Africa Occidentale e orientale.

Le Regioni ultraperiferiche sono oggi escluse dal raggio d’azione delle linee direttrici sugli aiuti di Stato al trasporto marittimo che riguardano solo “i porti europei”. Non hanno inoltre accesso alle Autostrade del Mare e nemmeno la possibilità di stanziare aiuti di Stato per lanciare nuovi collegamenti verso i Paesi terzi. Non sono quindi in condizioni di poter raggiungere l’obiettivo di integrazione nel loro bacino marittimo di appartenenza. Eppure, in virtù dell’Articolo 349 del Trattato, dovrebbero poter beneficiare di strumenti operativi per migliorare la loro accessibilità. Chiedono quindi di essere associate e di beneficiare di questo ampliamento della TEN-T, soprattutto per quanto concerne le AdM.

¹¹ Regolamento (UE) n° 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 settembre 2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo

¹² « [Issue papers](#) » pubblicati a giugno 2016 dalla Commissione, p.43

Questa dimensione “grande vicinato” deve integrare un lavoro di armonizzazione della documentazione necessaria alla rapida circolazione delle merci.

L’Ufficio Politico della CRPM ha discusso di queste tematiche il 17 giugno a Kotka, concludendo nell’impegno futuro della CRPM a sviluppare questo aspetto della sua azione nel settore dei trasporti.

RACCOMANDAZIONE

La CRPM deve approfondire il proprio lavoro di analisi e di formulazione di proposte su questa tematica nel corso del 2017.

5.4. Regioni periferiche e trasporto aereo

È incontestabile che l’accessibilità via il trasporto aereo è una priorità per le Regioni periferiche, a maggior ragione per quelle che sono lontane dal continente europeo e poco o per nulla inserite nei nove corridoi prioritari dell’MCE. La Commissione delle Isole della CRPM ha discusso della situazione del trasporto aereo in occasione della sua Assemblea generale nell’ambito della revisione dei regimi degli aiuti di Stato per gli aeroporti¹³. Ha organizzato anche un evento su questo tema in occasione del seminario del 17 ottobre 2016 a Palma di Maiorca (ES) le cui conclusioni verranno presentate all’Assemblea generale della CRPM.

Altre Commissioni geografiche della CRPM stanno lavorando su queste tematiche che sono state sollevate nel corso dell’Assemblea generale della Conferenza annuale dei Presidenti delle Regioni ultraperiferiche il 23 settembre a Madera.

A dicembre 2015, la Commissione europea ha adottato una strategia dell’aviazione per l’Europa. La Commissione sostiene anche la creazione, entro il 2021, di un meccanismo mondiale destinato a tenere sotto controllo le emissioni di CO₂ generate dal trasporto aereo internazionale. Questo argomento è stato sollevato nell’ambito della Conferenza delle Regioni ultraperiferiche a Madera ed è stato deciso che dovrà essere monitorato attentamente viste le possibili conseguenze per le regioni altamente dipendenti dal trasporto aereo.

RACCOMANDAZIONE

Le priorità della CRPM in materia di trasporti, conformemente a quanto disposto dalle sue istanze esecutive, riguardano la TEN-T e il trasporto marittimo. Senza rimettere in discussione queste priorità, e partendo dai lavori e dall’esperienza acquisita dalle sue commissioni geografiche, la CRPM potrebbe predisporre progressivamente un proprio “corpo dottrinale” sul trasporto aereo.

¹³ [Dichiarazione finale di Rodi](#)



Contatto: Patrick Anvrouin, Direttore CRPM incaricato dei Trasporti

Email : patrick.anvrouin@crpm.org

La Conferenza delle Regioni Periferiche Marittime d'Europa (www.cprm.org) riunisce circa 160 regioni appartenenti a 25 Stati membri dell'Unione europea e ad altri stati.

La CRPM rappresenta quasi 200 milioni di cittadini ed agisce a favore di uno sviluppo più armonioso del territorio europeo.

Opera sia come think tank ed effettua un'azione di lobbying per conto delle Regioni. Il suo principale obiettivo verte sulla coesione sociale, economica e territoriale, le politiche marittime e l'accessibilità.

www.cprm.org

CONTATTO:

6, rue Saint-Martin, 35700 Rennes
Tel: + 33 (0)2 99 35 40 50

Rond-Point Schuman 14, 1040 Bruxelles
Tel: +32 (0)2 612 17 00

Email: Secretariat@crpm.org; Sito Internet: www.cprm.org

Rif.: CRPMPPP160001 C0