



REVISIONE MCE POST-2020: I PRINCIPI DIFESI DALLA CRPM

(Approvata dall'Ufficio politico della CRPM – 10 marzo 2017 – Gozo, Malta)

Il regolamento del Parlamento e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che istituisce il Meccanismo per Collegare l'Europa (MCE), verrà rivisto per il prossimo periodo di programmazione. La Commissione europea ha cominciato a lavorare a questa revisione, e dovrebbe pubblicare una proposta legislativa nel 2018.

Questo regolamento è della massima importanza per le Regioni della CRPM, poiché stabilisce le regole di ammissibilità e i tassi di cofinanziamento dei vari tipi di progetti di trasporto nonché le percentuali delle risorse finanziarie da destinare ai vari obiettivi.

Questa bozza di posizione politica riguarda il contenuto delle modifiche da apportare al regolamento MCE attuale. Propone l'integrazione nel futuro regolamento dei principi sostenuti dalla CRPM: miglioramento dell'accessibilità dei territori, contributo delle reti di trasporto alla coesione territoriale, sostegno ai porti e ai trasporti marittimi. Alcune proposte dovranno essere approfondite entro la fine del 2017, traendo spunti dai dibattiti interni e dai contributi esterni eventualmente necessari su alcuni argomenti.

Verrà completato inoltre nei prossimi mesi da una bozza di posizione, elaborata insieme alle commissioni geografiche della CRPM, sull'aspetto geografico dell'MCE, secondo quanto stipulato dall'allegato 1 del regolamento attuale: tracciato dei 9 corridoi prioritari e elenco degli "altri tratti prioritari" della rete centrale della TEN-T. Questo allegato 1 dovrà essere modificato perché i corridoi tengono conto delle infrastrutture, in particolare portuali, che si situano attorno a loro, soprattutto nella rete globale. Queste infrastrutture svolgono, infatti, un ruolo chiave nell'alimentare i corridoi.

1. Una revisione in un contesto ancora non ben definito

1.1. L'MCE, uno strumento recente che copre tre settori

Secondo i tempi delle politiche europee, l'MCE è uno strumento recente, dato che la sua attuazione risale solo al 2014. La novità principale che lo caratterizza è il sostegno a tre settori distinti, ciascuno di competenza di una Direzione generale specifica della Commissione europea: trasporti, energia, telecomunicazioni.

Non si conosce ancora la forma che prenderà questo dispositivo dopo il 2020. Attualmente la Commissione ha avviato una consultazione con le parti interessate nell'ambito di una valutazione dell'MCE a metà percorso. Nel mese di novembre ha diffuso online un questionario¹ e dovrebbe presentare un rapporto finale sull'esito di questa valutazione in sede parlamentare e di Consiglio per settembre 2017. In seguito verrà avviato uno studio di impatto più specifico sul futuro del programma dopo il 2020.

1.2. Incognite sull'assetto del futuro regolamento e sul calendario

In attesa delle proposte della Commissione a seguito di questa consultazione, la CRPM considera prematuro preparare posizioni molto precise, fintanto che perdurano le seguenti incertezze, tra le molti esistenti:

- **un Fondo europeo dedicato ai trasporti** dopo il 2020, o il mantenimento di un Fondo organizzato in tre sezioni - tra cui i trasporti - come nell'MCE attuale?
- **meno prestiti e sovvenzioni nel futuro bilancio trasporti**. Anche per il settore trasporti, la Commissione intende privilegiare gli strumenti finanziari, come complemento delle "sovvenzioni pure". A tale fine ha lanciato un invito a presentare proposte "blending" volto a mobilitare le sovvenzioni dell'MCE (per 1 miliardo di euro) e dei finanziamenti privati o delle Banche nazionali di sviluppo/della Banca europea degli investimenti, anche nell'ambito del Fondo europeo per gli investimenti strategici.
- **il calendario** relativo al futuro quadro finanziario pluriennale non è ben definito, tra oggi e il 2018, anno durante il quale la Commissione formalizzerà le sue proposte legislative. La Brexit alimenta queste incertezze perché spingerà al ribasso il budget europeo, senza conoscere in anticipo quali saranno le politiche maggiormente colpite dai tagli di bilancio.
- **il Parlamento europeo** è colegislatore sulla revisione dell'MCE, ma non si sa ancora come conta preparare la revisione (relazione d'iniziativa?). **Il Consiglio** invece dovrebbe cominciare ad occuparsi della questione all'inizio della presidenza estoniana dell'UE nel secondo semestre 2017.

Non appena si avranno informazioni più chiare sul contesto e il calendario, le proposte della CRPM si faranno più precise grazie anche alle valutazioni che saranno state svolte dalla Commissione europea.

1.3. Necessità di procedere ad una valutazione territoriale degli "inizi" dell'MCE

Attualmente manca un elemento di analisi: la ripartizione geografica degli stanziamenti attribuiti dall'MCE dal 2014. Se da un lato è noto che il 95% del budget è stato assegnato a dei progetti

¹ Il Segretariato generale della CRPM ha risposto il 6 febbraio dopo aver dibattuto all'interno del gruppo di lavoro trasporti del 27 gennaio: [Risposta CRPM](#)

riguardanti i 9 corridoi prioritari, dall'altro non se ne conosce l'esatta ripartizione. Non è quindi possibile valutare come e in che misura determinati territori o modi di trasporto (ad esempio quello marittimo) siano stati favoriti o penalizzati.

La CRPM desidera disporre di questa analisi obiettiva per meglio argomentare le proprie proposte. A tale proposito sono stati presi dei contatti con il Parlamento europeo per invitarlo a finanziare questo studio territoriale sull'attuazione dell'MCE. Tale richiesta è stata citata anche nel progetto di [dichiarazione scritta](#) del Parlamento europeo sul fatto che la TEN-T deve sostenere i collegamenti con le regioni.

Il futuro dell'MCE e il suo finanziamento dopo il 2020 sono incerti.

Da qui al 2018, la CRPM seguirà attentamente la preparazione della proposta legislativa per uno strumento rinnovato. Terrà conto delle valutazioni e degli studi preparatori svolti dalla Commissione.

Invita il Parlamento a prendere l'iniziativa di condurre un'analisi qualitativa e quantitativa della messa in atto dell'MCE dal 2014 ad oggi, dal punto di vista del suo contributo alla riduzione delle disparità di accessibilità tra i territori.

2. Introdurre la coesione territoriale nel futuro regolamento

2.1. L'accessibilità tra gli "obiettivi settoriali specifici" per i trasporti

Nell'articolo 4.2 del regolamento attuale vengono descritti tre obiettivi. Tra questi non figura il miglioramento dell'accessibilità dei territori, contrariamente a quanto disposto dall'articolo 4 del regolamento TEN-T che attribuisce a questa politica l'obiettivo di "contribuire all'accessibilità e alla connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche e montane e le zone scarsamente popolate." **Il miglioramento dell'accessibilità potrebbe quindi essere introdotto come quarto obiettivo.**

Per ognuno dei tre obiettivi è prevista una percentuale approssimativa del bilancio MCE². Anche l'obiettivo "accessibilità" dovrà essere completato da un importo indicativo. La CRPM potrà presentare una sua proposta a questo proposito in occasione di una prossima tappa.

Un criterio di accessibilità dovrà inoltre essere definito e introdotto come allegato nel futuro regolamento: vedere il capitolo 4 di questo documento.

Proposta della CRPM

- Introdurre nel regolamento aggiornato un quarto obiettivo settoriale: accessibilità e connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche;
- Questo obiettivo sarà fondato su un criterio di accessibilità definito in un allegato del regolamento;
- ad esso verrà attribuita una percentuale indicativa del nuovo bilancio MCE.

² 80% per strozzature, interoperabilità ferroviaria, collegamenti mancanti, tratti transfrontalieri, 5% per sistemi di trasporto sostenibili ed efficaci a lungo termine, 15% per integrazione, interconnessione, interoperabilità

2.2. Proteggere la quota di bilancio dedicata alla rete globale TEN-T³

Nel regolamento attuale, la quota MCE destinata alla rete globale non può superare il **teito massimo** del 5%. Visto l'elevato numero di progetti periferici in questa rete globale ed il ruolo essenziale giocato dalla rete globale nell'alimentare la rete centrale ed i corridoi, e il suo ruolo fondamentale per garantire l'accessibilità delle periferie, la CRPM ha il dovere di presentare una contro-proposta.

Una prima tappa proposta è sostituire il principio di un **massimo** con quello di un **minimo**.

Resta da quantificare il minimo. Le discussioni avute dalla CRPM in occasione della riunione del suo gruppo di lavoro sui trasporti non hanno permesso di giungere ad una posizione comune su questo punto. Prima dell'avvio effettivo dei negoziati sul futuro MCE, la CRPM proporrà una sua posizione.

Proposta della CRPM

Il regolamento rivisto dell'MCE dovrà destinare una percentuale minima del suo bilancio alla realizzazione della rete globale TEN-T.

3. Maggiore sostegno dell'MCE al trasporto marittimo

3.1. Finanziamento dei progetti portuali

Il tasso di finanziamento per i lavori nei porti è oggi fissato al 20%. Per i progetti ferroviari e fluviali transfrontalieri, la percentuale passa al 40%. Partendo dal presupposto che i porti sono per loro natura delle infrastrutture transfrontaliere, potrebbero essere allineati a questo tasso del 40%. Tuttavia le situazioni dei porti e le loro capacità finanziarie sono ovviamente molto diverse. La loro posizione geografica, al crocevia di "range" particolarmente attivi, o al contrario ai margini di questi flussi intensi di traffico, ne determina in larga misura la redditività e la capacità di investimento. Non sembra quindi logico parlare di un unico tasso di cofinanziamento.

Proposta della CRPM

Il tetto massimo di finanziamento per i lavori nei porti passa al 40%. Questa percentuale varierà tra il 20 e il 40% in base al loro livello di accessibilità, a sua volta definito nell'allegato del regolamento relativo al criterio di accessibilità.

I porti che fanno parte della rete globale usufruiscono del tasso del 40%, nonché i porti delle regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche.

3.2. Autostrade del mare (AdM)

Il regolamento attuale prevede un tasso unico del 30% per le azioni a sostegno delle AdM. La CRPM e la sua Commissione delle Isole hanno già preso posizione chiedendo di modulare questo tasso in funzione di criteri territoriali. Il Work Plan per lo sviluppo delle Autostrade del Mare pubblicato

³ La "rete globale" corrisponde al secondo livello di priorità della politica TEN-T; deve essere completata nel 2050, mentre la "rete centrale" nel 2030

dalla Commissione a giugno 2016 contempla peraltro la possibilità di un tasso preferenziale per le Regioni ultraperiferiche (RUP).

Sempre seguendo lo stesso principio dei finanziamenti portuali, la CRPM potrebbe proporre un tasso compreso tra il 30 e il 50%, a seconda delle situazioni dei porti interessati dai progetti AdM.

Proposta della CRPM

La percentuale di finanziamento per le azioni di sostegno alle AdM è stabilita tra il 30 e il 50% in base al livello di accessibilità dei porti interessati dai progetti, con riferimento all'allegato al regolamento che definisce il criterio di accessibilità.

Le regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche beneficiano di un tasso del 50%.

3.3. Sostegno ai servizi di trasporto marittimo

Il “package” attuale TEN-T/MCE non contempla il finanziamento di servizi di trasporto marittimo. Il programma Marco Polo finanziava il lancio di nuovi servizi ma la Commissione europea nel 2013 ha deciso di porre fine a questo programma e oggi non esiste un equivalente nella “toolbox”. Questi servizi possono ovviamente essere finanziati **da aiuti di Stato**, nel rispetto delle regole europee di concorrenza, **ma non dall'UE**.

Solo l'articolo 32 della TEN-T permette il finanziamento di azioni di sostegno a servizi innovativi di trasporto merci. In effetti tra i suoi obiettivi troviamo *“migliorare i collegamenti con le zone più vulnerabili e isolate dell'Unione, in particolare le regioni ultraperiferiche, insulari, remote e di montagna”*. Queste azioni sono finanziate per il 20% dall'MCE. Nella realtà, questa disposizione, poco conosciuta e mal finanziata, è stata molto poco utilizzata dal 2014 ad oggi.

La mancanza di uno strumento dedicato al trasporto marittimo penalizza lo sviluppo di collegamenti *con e tra* le regioni periferiche. Il rischio assunto da un armatore per avviare un servizio regolare e le difficoltà di renderlo redditizio sono importanti, visti i ridotti volumi di traffico. Questo è anche un limite della politica delle Autostrade del mare.

La presidenza maltese dell'UE ha elevato al rango di priorità il trasporto marittimo. La CRPM seguirà attentamente i progressi fatti sull'argomento durante questo semestre. Prenderà in considerazione le posizioni dei professionisti del trasporto marittimo e sosterrà le iniziative pertinenti nell'ambito dei futuri negoziati.

4. Necessità di criteri di accessibilità obiettivi e incontestabili

4.1. Dei criteri adeguati ad ogni specifica situazione

La CRPM federa regioni che si trovano in situazioni molto diverse in termini di “svantaggi” di accessibilità:

- regioni periferiche,
- regioni insulari,
- regioni ultraperiferiche,
- regioni confrontate a condizioni climatiche invernali che rendono difficile il trasporto,

- regioni settentrionali scarsamente popolate,
- regioni caratterizzate dalla presenza di numerose zone umide
- e regioni che cumulano più svantaggi tra quelli sopra elencati.

La campagna avviata nel 2014 ha consentito di sensibilizzare le istituzioni sulla necessità di prendere in considerazione il parametro “accessibilità” nella politica europea dei trasporti. Ciononostante, la CRPM deve precisare questa nozione di accessibilità, onde evitare che il suo messaggio venga considerato mera speculazione. Deve quindi essere in condizioni di poter proporre dei criteri, dei prontuari e dei tassi di cofinanziamento MCE modulabili in funzione delle situazioni territoriali. Questi elementi potrebbero prendere la forma di un allegato al futuro regolamento MCE.

4.2. Esistono i fondamenti giuridici, statistici e cartografici

Tra i vari testi legislativi europei che trattano totalmente o parzialmente queste situazioni, si possono citare:

- L'articolo 174 del TFUE: *“... l'Unione mira a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni ed il ritardo delle regioni meno favorite. Un'attenzione particolare è rivolta alle aree rurali, a quelle interessate da transizione industriale e alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali le regioni più settentrionali con bassissima densità demografica e le regioni insulari, transfrontaliere e di montagna”.*
- Articolo 349 del TFUE sulle RUP: *“Le misure (...) riguardano in particolare politiche doganali e commerciali, politica fiscale, zone franche, politiche in materia di agricoltura e di pesca, condizioni di fornitura delle materie prime e di beni di consumo primari, aiuti di Stato e condizioni di accesso ai fondi strutturali e ai programmi orizzontali dell'Unione.”;*
- Il regolamento RGEC sugli aiuti di Stato prevede disposizioni specifiche in materia di trasporto per le *“regioni periferiche”*: *le regioni ultraperiferiche, Malta, Cipro, Ceuta e Melilla, le isole facenti parte di un territorio di uno Stato membro e le zone scarsamente popolate”;*
- L'articolo 4 del regolamento TEN-T, già citato.

Esperti e ricercatori si sono già occupati della nozione di accessibilità in diversi studi. Tra questi, le analisi e le cartine elaborate dall'osservatorio europeo ESPON⁴. Nel settore specifico del trasporto aereo, un “indice di connettività” è attualmente in fase di studio, sotto gli auspici di *Eurocontrol*, l'organizzazione intergovernativa europea per la sicurezza della navigazione aerea.

Anche se non direttamente correlati alle problematiche di trasporto, i nuovi indici di recente definizione, come quello del progresso sociale (disponibile al livello NUTS II), potrebbero servirsi di un indicatore di accessibilità. Questo indice di accessibilità potrebbe così essere utilizzato in altre politiche comunitarie.

⁴ « Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe » TRACC – 06/02/2015 http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/AppliedResearch/TRACC/FR/TRACC_FR_Volume1_ExS-MainReport.pdf

È necessario considerare altre fonti e competenze.

In un contesto caratterizzato dall'eterogeneità delle situazioni tra le Regioni membro, il Segretariato generale preparerà una proposta di criteri e prontuari che permetteranno alla CRPM di partecipare ai negoziati sul contenuto "accessibilità" dell'MCE a partire dal 2018. A tale fine sfrutterà i contributi delle proprie Regioni e, quando necessario, di esperti europei di primo piano.

5. Modifiche del regolamento in materia ferroviaria

Le modifiche da apportare al regolamento MCE elencate in precedenza riguardano le problematiche dell'accessibilità e del trasporto marittimo, due argomenti prioritari per la CRPM nel settore dei trasporti. La CRPM potrà proporre altre modifiche a partire dalle domande formulate dalle Regioni. Durante la riunione del gruppo di lavoro trasporti del 27 gennaio, è stato proposto di emendare il regolamento su un punto specifico relativo al **trasporto ferroviario**.

La TEN-T deve contribuire alla creazione di uno spazio europeo unico dei trasporti efficiente e sostenibile, attraverso l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti di trasporto nazionali. L'interoperabilità è la capacità dell'infrastruttura a garantire flussi di traffico sicuri e **ininterrotti**.

Nella penisola iberica, lo scartamento dei binari, ad eccezione delle linee ad alta velocità, è diverso rispetto al resto dell'UE. Ciò rappresenta un grande ostacolo all'interoperabilità del trasporto merci su ferrovia nell'UE. L'interoperabilità è peraltro di fondamentale importanza per i progetti ferroviari, in particolare transfrontalieri.

La CRPM potrebbe proporre un emendamento dell'articolo 4 del regolamento MCE (volto a "eliminare le strozzature, accrescere l'interoperabilità ferroviaria..."). Permetterebbe di non ritardare l'adeguamento allo scartamento UIC (standard europeo) della porzione esistente della rete ferroviaria spagnola e portoghese facenti parte della rete centrale TEN-T.

Proposta della CRPM

L'indicatore v) dell'articolo 4-2.a)* è eliminato, perché non contribuisce ad imporre lo scartamento UIC alla rete esistente, ostacolando in tal modo gli obiettivi della TEN-T.

* « 2. Nel settore dei trasporti, l'MCE sostiene i progetti di interesse comune definiti all'articolo 7, paragrafo 2, che perseguono i seguenti obiettivi (...):

a) eliminare le strozzature, accrescere l'interoperabilità ferroviaria, realizzare i collegamenti mancanti e, in particolare, migliorare le tratte transfrontaliere. Il conseguimento di questo obiettivo si misura in base:

(...)

v) alla lunghezza della rete ferroviaria nell'Unione aggiornata in base ai requisiti di cui all'articolo 39, paragrafo 2 del regolamento (UE) n. 1315/2013 »



Contatto: Patrick ANVROIN, Direttore CRPM

Email : patrick.anvroin@crpm.org

La Conferenza delle Regioni Periferiche Marittime d'Europa (www.crpm.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.crpm.org

CONTATTI:

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.cpmr.org

Rif.: CRPMPPP170001