



CRPM CPMR

CONFÉRENCE DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES MARITIMES D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin – 35700 Rennes – France
Tel.: + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax: + 33 (0)2 99 35 09 19
E.mail: secretariat@crpm.org – Web: www.crpm.org

41^a ASSEMBLEA GENERALE E 40° ANNIVERSARIO DELLA CRPM

26/27 settembre 2013

Saint-Malo (Bretagna - Francia)

Le Regioni Periferiche Marittime di seguito elencate si sono riunite a Saint-Malo (Bretagna - F) il
26/27 settembre 2013 nell'ambito della quarantunesima Assemblea Generale della CRPM.

ABERDEEN CITY (UK), ABERDEENSHIRE (UK), ALENTEJO (PT), ANATOLIKI MAKEDONIA THRAKI (GR), AQUITAINE (FR), ASTURIAS (ES), AUST AGDER (NO), BALEARES (ES), BASSE-NORMANDIE (FR), BORDER, MIDLAND AND WESTERN REGIONAL ASSEMBLY (IE), BORNHOLM (DK), BRETAGNE (FR), BUSKERUD (NO), CALARASI (RO), CANTABRIA (ES), CATALUNYA (ES), COMUNITAT VALENCIANA (ES), CORNWALL-KERNOW (UK), CYPRUS (DISTRICT OFFICES), DYTIKI ELLADA (GR), EDIRNE (TR), EMILIA-ROMAGNA (IT), FIFE (UK), GALICIA (ES), GÄVLEBORG (SE), GOTLAND (SE), GOZO (MT), HALLAND (SE), HAUTE-NORMANDIE (FR), HELSINKI-UUSIMAA (FI), HIGHLAND (UK), HIUMAA & SAAREMAA (EE), HORDALAND (NO), IDA-VIRUMAA & PARNUMAA (EE), IONIA NISIA (GR), KIRKLARELI (TR), KRITI (GR), KYMENLAAKSO (FI), LA REUNION (FR), LANGUEDOC-ROUSSILLON (FR), MADEIRA (PT), MARCHE (IT), MAYOTTE (FR), MECKLENBURG-VORPOMMERN (DE), MIDTJYLLAND (DK), MOLISE* (IT), MONASTIR (TN), MØRE OG ROMSDAL (NO), MURCIA (ES), NOORD-HOLLAND (NL), NOORD NEDERLAND (NL), NORBOTTEN (SE), NORDJYLLAND (DK), NORDLAND (NO), NORD-PAS-DE-CALAIS (FR), NORTE (PT), ODESSA (UE), ÖREBRO (SE), ORKNEY (UK), OSTROBOTHNIA (FI), PÄIJÄT-HÄME (FI), PAÍS VASCO (ES), PAYS DE LA LOIRE (FR), PELOPONNISOS (GR), PODLASKIE (PL), POITOU-CHARENTES (FR), PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR (FR), RABAT-SALE-ZEMMOUR-ZAER (MA), ROGALAND (NO), SARDEGNA (IT), SHETLAND (UK), SHKODËR* (AL), SINOP (TR), SKÅNE (SE), SOGN OG FJORDANE (NO), SØR-TRØNDELAG (NO), SOUTH-WEST FINLAND (FI), STOCKHOLM (SE), SYDDANMARK (DK), TELEMAR (NO), TOSCANA (IT), TULCEA (RO), VÄSTERBOTTEN (SE), VÄSTERNORRLAND (SE), VÄSTRA GÖTALAND (SE), VENETO (IT), VEST-AGDER (NO), VESTFOLD (NO), WALES (UK), WESTERN ISLES (UK), ZADAR* (HR), ZUID-HOLLAND (NL).

() Osservatore*

A nome delle Regioni presenti, il Presidente della CRPM ringrazia calorosamente la Regione Bretagna e il suo Presidente, Pierrick Massiot, per l'ospitalità e l'accoglienza che sono state loro riservate.

Ringrazia altresì le autorità regionali e nazionali presenti, in particolare il Ministro degli Affari Europei del Governo Francese, l'On. Thierry Repentin, nonché le istituzioni europee che hanno partecipato ai lavori della Conferenza.

Il Presidente della CRPM si rallegra per la partecipazione dei rappresentanti delle istituzioni europee, Johannes Hahn, Commissario europeo incaricato per la Politica regionale, e Michel Barnier, Commissario europeo per il Mercato interno e i servizi, e i membri del Parlamento europeo, i deputati Olbrycht, Alfonsi, Cadec e Thomas che hanno onorato la CRPM della loro presenza nonché i precedenti presidenti della CRPM.

A nome dei suoi 158 membri, la Conferenza delle Regioni Periferiche Marittime d'Europa, riunita in occasione della 41a Assemblea Generale, a St Malo (FR), ha adottato le seguenti Risoluzioni e Dichiarazione finale:

SOMMARIO

DICHIARAZIONE FINALE E RISOLUZIONI	
• I. Dichiarazione Finale	p. 3
• II. Risoluzione:	
II.1 - Risoluzione sugli "Orientamenti dell'UE sugli Aiuti di stato applicabili agli aeroporti e alle compagnie aeree" (Risoluzione presentata dalle Commissioni Mar Baltico e Isole della CRPM)	p. 11

≈ I ≈

DICHIARAZIONE FINALE

UN QUARANTESIMO ANNIVERSARIO TRA CRISI E SPERANZA...

1. Il quarantesimo anniversario della CRPM viene festeggiato in un clima segnato da una crisi economica che perdura e dai suoi effetti sulle popolazioni. Nelle regioni marittime, come altrove, la disoccupazione impera, soprattutto giovanile, e anche se in alcuni Stati gli indicatori economici sono migliori rispetto ad altri, le autorità pubbliche, e quindi l'UE e le Regioni, non possono permettersi di aspettare la ripresa per adottare dei provvedimenti all'altezza delle problematiche da affrontare e dell'urgenza.
2. L'Unione europea e la sua Banca centrale hanno risposto con una certa efficacia all'inflazione dei debiti sovrani, ma al prezzo di notevoli contrazioni della spesa pubblica, particolarmente pesanti per alcuni Stati della periferia europea e per le loro Regioni, molte delle quali aderiscono alla CRPM.
3. La speranza è tuttavia l'ultima a morire. Consapevoli della necessità di agire rapidamente a livello del continente, le Istituzioni europee hanno raggiunto lo scorso luglio un accordo sul quadro finanziario 2014-2020 con scadenze che permettono di prevedere un'attuazione non ritardata degli strumenti rinnovati. Un'iniziativa specifica sull'occupazione dei giovani è stata inserita in modo rapido e consensuale, dimostrando una capacità d'azione effettiva dell'Unione. **Entità privilegiate dai cittadini, le Regioni devono restare i principali attori di qualsiasi ripresa economica duratura e quindi accompagnare questa iniziativa.**

L'ACCORDO SUL BILANCIO DELL'UNIONE APRE DELLE PROSPETTIVE... LE REGIONI VIGILANO SULLA FUTURA ATTUAZIONE

4. La CRPM, pur accogliendo positivamente l'accordo concluso lo scorso 27 giugno sul Quadro finanziario pluriennale (QFP), ne deplora l'insufficiente ambizione dato che, per la prima volta nella storia dell'Unione, si tradurrà in una riduzione del bilancio.
5. La CRPM plaude all'introduzione del principio di flessibilità, su iniziativa del Parlamento europeo, per le grandi tematiche, perché permetterà di evitare che le risorse non utilizzate vengano riassegnate ai bilanci nazionali.
6. La clausola di revisione generale del quadro finanziario a metà percorso, anch'essa introdotta su iniziativa del Parlamento europeo, rafforza questa flessibilità e permetterà ai Deputati eletti nel 2014 di pesare sull'edificio europeo di questi ultimi dieci anni, il che va nel senso di un rafforzamento della democrazia all'interno dell'UE. **Per la CRPM, questa revisione implica anche il dovere di mobilitarsi per essere pronta a presentare delle proposte sulla futura redistribuzione delle risorse.**
7. La CRPM nota invece con rammarico che non sono stati fatti passi avanti di rilievo in materia di struttura delle entrate del bilancio comunitario: **il rinvio programmato di aumento della quota delle risorse proprie può essere considerato come un'occasione mancata nella costruzione di un'Unione più comunitaria e meno intergovernativa.**
8. Nel momento in cui si tiene questa Assemblea generale, le decisioni definitive sui regolamenti degli strumenti che utilizzeranno questo bilancio pluriennale non sono ancora state prese formalmente; tuttavia nei mesi di giugno e luglio è stato trovato un accordo politico su gran parte di questo "pacchetto", durante i triloghi tra il Parlamento, il Consiglio e la Commissione. Nelle prossime settimane, la CRPM manterrà alta la propria attenzione fino alla decisione definitiva. **Sarà particolarmente attenta all'introduzione, a cui si oppone, della condizionalità macroeconomica per i Fondi strutturali.**

MA IL SUCCESSO DIPENDE DALLA FIDUCIA DATA ALLE REGIONI E DAL LORO EFFETTIVO COINVOLGIMENTO

9. Come ricordato nel documento *“Le Regioni al centro di un nuovo patto per l’Europa”*, la crisi economica potrebbe ostacolare i progressi della regionalizzazione in Europa a causa di due fenomeni concomitanti: da un lato chi rimprovera al livello regionale il fatto di essere una fonte di spese amministrative aggiuntive e aumentare così la pressione fiscale, e dall’altro alcuni movimenti politici finiscono per avere contenuti populistici e xenofobici togliendo quindi credibilità al progetto regionale.
10. Le Regioni della CRPM non condividono ovviamente queste critiche, tanto più che la CRPM è ampiamente all’origine della promozione delle Regioni al livello europeo, che si è tradotta nella creazione del Comitato delle Regioni.
11. Quando la responsabilità di gestione delle risorse europee è stata affidata alle Regioni, ad esempio nelle politiche di coesione o di sviluppo rurale, il risultato è quasi sempre stato positivo sia in termini di valore aggiunto europeo che di adattamento alle necessità reali dei territori.
12. **La CRPM chiede quindi alle Istituzioni europee di rafforzare il loro partenariato con le Regioni nell’attuazione delle politiche 2014-2020.** In questi ultimi anni si è instaurata una vera complicità con il Parlamento europeo. La CRPM farà in modo di approfondirla, e potrà anche aiutare i deputati a riunirsi in intergruppi per dibattere su argomenti inerenti ai territori e al mare.
13. Invita inoltre la Commissione e il Consiglio a verificare che le disposizioni di applicazione dei futuri regolamenti tengano conto delle specificità regionali. Nel rispetto delle istituzioni, e anche se le autorità regionali non sono membri di diritto delle istanze di comitologia, dovrebbero essere istituiti dei meccanismi di consultazione con le Regioni per evitare che validi strumenti perdano il loro valore aggiunto per mancanza di adattamento ai territori e alle loro popolazioni.

LA POLITICA DI COESIONE È LA CHIAVE DI VOLTA

14. **La CRPM difende da sempre la politica di coesione come principale politica europea al servizio della crescita e dell’occupazione e come sostegno alla coesione territoriale.** Nel corso dei negoziati, la CRPM e le sue Regioni membro si sono mobilitate contro i tagli al bilancio chiesti dal Consiglio sulla politica di coesione, soprattutto per quanto concerne le regioni più sviluppate, quelle in transizione e la cooperazione territoriale.
15. Oltre ai negoziati sul bilancio, la CRPM si è notevolmente mobilitata per una politica di coesione adattata alle specifiche realtà e ai bisogni dei territori e ha proposto un certo numero di emendamenti sulla concentrazione tematica. Una delle sue principali rivendicazioni è ampliare il raggio d’azione del FESR affinché questo fondo possa finanziare le infrastrutture nelle regioni più sviluppate, comprese quelle per la ricerca e lo sviluppo. Accogliamo con soddisfazione il sostegno dato dal Parlamento europeo a questa importante proposta e la sua integrazione nell’accordo definitivo.
16. **La CRPM ha sempre difeso il principio secondo cui le Regioni devono essere al centro della politica di coesione come attori a pieno titolo e si è mobilitata per sostenere le disposizioni volte a rafforzare la governance multilivello e il partenariato.** L’accordo concluso tra il Parlamento europeo e il Consiglio lo scorso dicembre sul capitolo “governance” sostiene totalmente l’ambizione della CRPM e il suo “patto territoriale”, anche se è ancora presto per valutare l’impatto effettivo di queste proposte nella governance della politica di coesione.
17. La CRPM nota con soddisfazione che è previsto l’inserimento nei regolamenti di una clausola di revisione dei Fondi a metà percorso, e che detta clausola non penalizzerà gli Stati membri e le regioni che usufruiscono di disposizioni complementari. **Si rammarica invece profondamente del lungo intervallo temporale tra il periodo di riferimento scelto per calcolare le dotazioni dei Fondi strutturali per 2014-2020 (la media degli anni 2007-2008-2009) e l’inizio del nuovo periodo di programmazione (2014).** A causa di questo scarto temporale, la politica di coesione non toccherà i territori con maggiori difficoltà, senza contare poi i territori che trarrebbero grande beneficio dall’utilizzo del periodo 2008-2009-2010.
18. La CRPM ha inoltre preso posizione rispetto a un certo numero di punti ancora in corso di negoziazione, ad esempio le condizionalità “ex ante” applicabili ai Fondi strutturali che, secondo la CRPM, non devono dare origine ad ulteriori spese amministrative. **La CRPM critica il concetto secondo cui i Fondi strutturali verrebbero assoggettati al rispetto di condizioni macroeconomiche e la CRPM studierà in modo più**

approfondito la relazione tra la politica di coesione e la riforma attualmente in corso della governance economica europea, in particolare la nozione di “doppia sanzione” per le regioni.

19. La CRPM ha inoltre sostenuto il Parlamento europeo affinché **la politica di coesione rafforzi realmente la coesione territoriale in Europa, in particolare riconoscendo all'interno dei regolamenti le specificità delle Regioni ultraperiferiche e degli altri territori con svantaggi permanenti (territori insulari, di montagna e scarsamente popolati).** La CRPM deplora tuttavia il fatto che l'aspetto territoriale della politica di coesione sia stato trattato come il “parente povero” della politica di coesione.
20. Basti considerare la scarsa attenzione riservata alle disposizioni dell'Articolo 174 del Trattato riguardante i territori con svantaggi permanenti. In effetti, malgrado la questione delle isole sia stata sollevata durante la riunione informale dei Ministri incaricati della Coesione a Cipro a fine 2012, e successivamente esplicitamente citata nelle conclusioni del Consiglio di febbraio 2013 sul Quadro Finanziario Pluriennale, non riceve alcun trattamento particolare né è oggetto di una linea di bilancio a parte. **A tale proposito, la CRPM intende agire affinché le disposizioni dell'Articolo 174 del Trattato vengano chiaramente rispettate.**
21. Nella realtà dei fatti, la CRPM concentrerà i suoi sforzi sulla problematica fondamentale dei meccanismi di assegnazione dei Fondi strutturali e di investimento agli Stati membri per il periodo post 2020, affinché questi criteri tengano conto dell'importanza (variabile a seconda dei paesi) dei territori soggetti a svantaggi permanenti sul territorio di detti stati.

IL MARE, CARTA VINCENTE PER LO SVILUPPO DI TUTTO IL TERRITORIO EUROPEO

22. La CRPM giudica positivo lo slancio dato all'Europa del Mare attraverso l'approccio “crescita blu”, la dichiarazione di Limassol e il rapporto Danellis, nonché la traduzione concreta di questi orientamenti nelle politiche europee post 2014. È giunto il momento di passare alla messa in atto di questi strumenti. In tale ottica, la CRPM contribuirà a mobilitare i vari fondi disponibili.
23. Questi strumenti dovranno essere utilizzati cercando di trovare un equilibrio tra dimensioni diverse della crescita blu e posizionando l'UE come livello pertinente.
 - **Una prima sfida è sfruttare al massimo il potenziale del concetto di crescita blu come garanzia dell'integrità dell'ambiente marino, sviluppando al contempo le innovazioni marittime, l'attività imprenditoriale, le opportunità di lavoro e la sostenibilità delle comunità costiere.**
24. L'approccio economico europeo deve associare i settori del futuro e i settori esistenti. Le competenze necessarie per sviluppare i settori del futuro della crescita blu sono reperibili in parte nelle attività esistenti. Ad esempio, lo sviluppo delle energie marine rinnovabili potrebbe partire dai cantieri navali. Contestualmente è necessario riposizionare il settore industriale facendo evolvere le politiche (formazione, concorrenza, commercio estero, R&S e innovazione) e la loro applicazione nei territori.
25. **La crescita blu deve inoltre essere sostenibile.** Ciò vuol dire ad esempio valutare l'impatto ambientale di attività come l'acquacoltura o lo sfruttamento delle risorse minerali marine, senza per questo perdere in competitività nei confronti della concorrenza internazionale.
26. La crescita blu richiede manodopera qualificata e buone condizioni di lavoro. La CRPM si rallegra dell'adozione della convenzione sul lavoro marittimo (CLM) che, per la prima volta, prevede un inquadramento sociale minimo a livello mondiale. Contemporaneamente l'UE deve continuare ad accompagnare queste evoluzioni ed approfondire la sua agenda sociale marittima. Per completare l'azione, è necessario rafforzare i sistemi di insegnamento e formazione in Europa, aumentandone l'attrattività, l'accessibilità e il carattere europeo. **In tale contesto, l'iniziativa Vasco da Gama della CRPM continua, come incubatore di progetti di cooperazione per sviluppare la mobilità transnazionale dei giovani e dei formatori nel settore dell'economia marittima.**
 - **Mantenere un equilibrio a lungo termine tra i diversi modi di utilizzare il Mare è uno degli altri obiettivi da perseguire nella crescita blu.**
27. La CRPM segue attentamente i negoziati sul progetto di Direttiva europea sulla Pianificazione Spaziale Marittima e la Gestione Integrata delle Zone Costiere e chiede alle Istituzioni europee di continuare a migliorare questo progetto nel senso di una migliore sussidiarietà e proporzionalità. L'UE deve inoltre partecipare all'evoluzione degli equilibri tra i diversi modi di utilizzare il Mare tra loro in concorrenza,

attraverso iniziative specifiche finanziate dai suoi Fondi settoriali e strutturali, e tenere conto dell'impatto socioeconomico delle evoluzioni attualmente in corso.

- **Continuare a rafforzare le politiche marittime tematiche.**

28. La CRPM nota con piacere l'importanza attribuita alla **ricerca marina e marittima** all'interno di Orizzonte 2020, ma si rammarica dell'assenza di una Comunità dell'Innovazione e della Conoscenza (CCI) nell'ambito dell'Istituto Europeo di Tecnologia. Gli sforzi dovranno quindi continuare su questo punto.
29. I risultati del Progetto Maremed della Commissione Intermediterranea della CRPM evidenziano **la necessità di sviluppare i dati marini** e di approfondire i progressi realizzati per poter far interagire i sistemi nazionali ed europei di generazione e trattamento dei dati utilizzando i dati regionali, organizzando poi tali sistemi in reti di osservatori per bacini.
30. In materia di sicurezza marittima, la CRPM desidera approfondire il lavoro avviato presso le istanze internazionali (FIPOL, OMI) e le Istituzioni europee per migliorare la loro azione in modo continuo. Peraltro nota con soddisfazione l'azione del Parlamento europeo volta a trarre ispirazione a livello europeo dalla sentenza francese di settembre 2012 sull'incidente dell'Erika, sentenza che riconosce il danno ecologico, la responsabilità dell'armatore e la competenza di uno Stato nel giudicare le conseguenze degli incidenti verificatisi sul suo territorio.
31. **Il futuro delle industrie marittime in Europa** implica in particolare il rafforzamento del settore della costruzione navale attraverso la differenziazione e la diversificazione, soprattutto verso le energie marine rinnovabili. La finalizzazione del rapporto LeaderShip 2020 è un successo che deve suscitare altri passi avanti a livello politico e tradursi in progetti operativi.
32. La CRPM plaude al ruolo dato alle **energie marine rinnovabili** nei programmi di finanziamento europei, in particolare Orizzonte 2020, che daranno un prezioso contributo all'attuazione degli orientamenti europei. La CRPM esaminerà con attenzione la prossima comunicazione sulle energie dell'oceano.
33. Una strategia europea fondata sulle specificità territoriali deve accompagnare lo sviluppo della **filiera del turismo marittimo e costiero**, favorendo le azioni pilota all'interno dei bacini marittimi, con il sostegno dei Fondi settoriali europei e degli strumenti di politica regionale, nella fattispecie i programmi di cooperazione transnazionale e interregionale.
34. **L'attuazione della nuova Politica comune della pesca (PCP) dovrà andare di pari passo con un impegno serio da parte dell'Europa e delle sue Regioni a ridurre al minimo le conseguenze socioeconomiche sul settore.** In tale contesto, i negoziati sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP) rivestono un'importanza strategica. La CRPM continuerà a mobilitarsi affinché la dotazione finanziaria e i mezzi di questo fondo siano all'altezza delle sfide da cogliere.

- **Rafforzare la governance delle politiche marittime europee.**

35. **Il rafforzamento necessario della Politica marittima integrata (PMI) presuppone un bilancio specifico nell'ambito del FEAMP.** Il compromesso che sembra delinarsi all'orizzonte su questo punto è ben al di sotto delle proposte della Commissione europea e rappresenta il minimo. Sviluppare la PMI vuol dire anche una maggiore presenza delle problematiche marittime nelle Istituzioni europee: organizzazione dei servizi all'interno della Commissione europea, commissione "Mare" al Parlamento europeo e formazione "Mare" del Consiglio.
36. Nello stesso tempo, la collaborazione con le Regioni dovrà essere rafforzata grazie ad un loro più diretto coinvolgimento a livello generale e grazie alle strategie di bacini marittimi, ovviamente insieme agli organismi intergovernativi esistenti. A termine si deve tendere verso un partenariato sul modello di quello realizzato per la politica di coesione negli anni 80.

STRATEGIE MACROREGIONALI: DALLA SPERIMENTAZIONE ALL'ATTUAZIONE EFFETTIVA

37. **Le Strategie macroregionali europee comportano un contesto strutturato che facilita investimenti mirati nell'ambito di problematiche definite congiuntamente tra le autorità regionali, nazionali ed europee. Rappresentano quindi grandi opportunità per i territori.**
38. Così come è organizzata, la CRPM rappresenta un banco di prova di successo delle strategie macroregionali e degli approcci per bacini marittimi, all'interno e ai confini dell'Unione europea. Le sue Commissioni geografiche sono in effetti altrettanti "bacini di utenza" che possono diventare teatro di

queste strategie. La CRPM è quindi un attore europeo indispensabile per queste politiche. **Intende partecipare attivamente allo sviluppo delle strategie attuali, per il Baltico, il Danubio, l'Atlantico, nonché all'attuazione delle strategie in preparazione, in particolare per l'Adriatico-Ionio.** È inoltre sua intenzione sostenere attivamente gli sforzi tendenti a sviluppare altre strategie macroregionali **(nel bacino del Mediterraneo, attorno al Mare del Nord e del Mar Nero, ecc.).**

39. **Per la CRPM, la questione della governance multilivello è la chiave di volta dell'edificio macroregionale.** Si adopererà affinché il livello regionale sia correttamente identificato e integrato a questa governance. Il carattere innovativo di queste strategie risiede appunto nella loro capacità a riunire diversi livelli politici e decisionali per lavorare insieme allo sviluppo armonioso di uno spazio transnazionale coerente. La CRPM ha espresso questa sua convinzione nella Posizione Politica "Strategie macroregionali e di bacino marittimo - Preparare il futuro dell'integrazione europea", votata dall'Ufficio Politico di Malmö (Svezia) a giugno 2013, sottolineando che le azioni congiunte di vari livelli di governance potranno essere efficaci solo se effettivamente organizzate attorno ad un patto territoriale rinnovato, che riunisca, conciliandole, dinamiche ascendenti (bottom-up) e discendenti (top-down).
40. In una relazione pubblicata il 27 giugno 2013, la Commissione europea dimostra il valore aggiunto delle Strategie macroregionali, sottolineando al contempo i problemi inerenti alla loro attuazione. La Commissione attira in particolar modo l'attenzione sulla necessità di mantenere l'impegno politico a lungo termine, affinché le proposte fatte nella fase di avvio di queste strategie trovino realizzazione nella pratica. Sottolinea il ruolo trainante degli attori regionali "che renderà il processo decisionale chiaro e garantirà una migliore visibilità". La CRPM considera che il processo di revisione attualmente in corso avviato dalla Commissione dovrebbe essere seguito da un'analisi più prospettica sul futuro delle macroregioni e delle strategie di bacini marittimi. La CRPM continuerà ad arricchire i lavori della Commissione con proposte concrete. La CRPM ribadisce che la questione del pilotaggio, come ha già ricordato nella posizione politica adottata a Malmö il 7 giugno, è fondamentale per una vera governance multilivello nelle strategie macroregionali e di bacini marittimi. Plauda al fatto che ciò risulti anche dalle conclusioni del rapporto della Commissione.
41. Il prossimo periodo di programmazione 2014-2020 offre tante opportunità per creare strumenti efficaci ed innovativi che permettano di dare corpo a progetti reali, creatori di posti di lavoro e di crescita duratura nei bacini d'utenza interessati. La CRPM propone di accompagnare questo processo creativo tessendo un legame funzionale tra la regolamentazione europea da un lato e la sua attuazione pratica nelle regioni dall'altro.
42. **Chiede inoltre alle Istituzioni europee e agli Stati interessati di tenere conto delle proposte delle proprie Commissioni geografiche sul sostegno all'avvio delle nuove Strategie.**

PROMUOVERE L'ACCESSIBILITÀ SOSTENIBILE, PRIORITÀ PER L'ATTRATTIVITÀ DEI TERRITORI
--

43. Nell'era del digitale, l'attrattività dei territori resta subordinata alla qualità delle infrastrutture di trasporto. Migliorare l'accessibilità è quindi una priorità delle Regioni della CRPM. In un contesto in cui la Commissione europea ha sempre posto l'accento sull'efficienza dei sistemi di trasporto e la logistica, e sulla riduzione degli aiuti pubblici destinati ai servizi di trasporto, **la CRPM difende invece la priorità all'accessibilità, in nome della coesione territoriale.**
44. **Il trasporto marittimo deve essere favorito perché è il modo di trasporto più "sostenibile", soprattutto in termini di emissioni di gas a effetto serra.** La CRPM ritiene quindi che una politica europea "timida" in materia di sostegno al trasporto marittimo sarebbe in contraddizione con la riduzione delle emissioni, obiettivo più volte ribadito nei vari Libri bianchi pubblicati dalla Commissione europea sui trasporti. Inoltre è l'unico modo di trasporto che collega le isole e che permette un'accessibilità "da periferia a periferia" per trasportare grossi carichi di merce.
45. Grazie al Parlamento europeo, le **Autostrade del Mare** beneficeranno di un sostegno rafforzato nel prossimo periodo, come "priorità orizzontale" del meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility, CEF), con un tasso di cofinanziamento più alto. La CRPM se ne rallegra e continuerà a mantenere i rapporti fruttuosi e costruttivi che intrattiene da tempo con il coordinatore europeo.
46. Più in generale, la CRPM continuerà la propria azione propositiva nel settore del trasporto marittimo. Come complemento alle Autostrade del Mare, restano da definire delle soluzioni di aiuto adeguate alle isole e alle periferie, sostenute dalla CEF. Le recenti critiche mosse al programma Marco Polo, provenienti

prima dalla Commissione europea e successivamente dalla Corte dei conti, devono stimolare la riflessione su un dispositivo alternativo.

47. **La CRPM continuerà, estendendola, la propria azione pionieristica di sensibilizzazione dei bacini marittimi alle sfide della “direttiva zolfo”.** La CRPM si complimenta con la Commissione per l’istituzione di un’entità di concertazione tra le parti in causa in questi settori, il Forum europeo per il Trasporto Marittimo Sostenibile, e presenta la propria candidatura per parteciparvi. La CRPM considera l’ESSF un importante passo avanti, ma si aspetta maggiori progressi nell’attuazione della “toolbox” proposta dalla Commissione nel 2011. La CRPM desidera sottolineare l’importanza della necessità di un piano d’azione più diretto per attenuare le conseguenze della Direttiva Zolfo. Le scadenze si avvicinano ed è assolutamente necessario che le ambizioni di questa direttiva e il rinverdimento del trasporto marittimo non vengano annullati dal trasferimento modale dal trasporto marittimo verso il trasporto su gomma.
48. **Fonte di delusione, la rete centrale della Rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), che assorbirà gran parte dei finanziamenti della CEF, esclude di nuovo una serie di spazi interregionali periferici.** Se il Parlamento e il Consiglio, sostenuti dalla CRPM, hanno migliorato la presa in considerazione delle Regioni ultraperiferiche in questa rete centrale, le altre proposte della CRPM volte ad un migliore equilibrio della rete centrale non sono state tutte accolte. Bisogna sottolineare quanto sia fondamentale continuare a sviluppare dei corridoi est-ovest per il trasporto multimodale tra l’UE e i paesi vicini dell’est, soprattutto la Russia. La CRPM nota tuttavia con soddisfazione che nella rete centrale sono stati inseriti i collegamenti ferroviari Tours-Dijon (FR) e Thessaloniki-Kavala-Toxotes (EL), i collegamenti stradali e ferroviari di Aarhus-Hirtshals-Frederikshavn (DK), i porti di Cagliari (IT) e Rijeka (HR) e i terminali ferroviari strada-rotaia di Murcia e Zaragoza (ES).
49. **La CRPM sarà molto attenta alla gestione dei corridoi di trasporto multimodali,** per garantire che le Regioni non vengano escluse dall’elaborazione dei relativi piani d’azione e dal coordinamento dei progetti d’infrastrutture che ne saranno la realizzazione pratica.
50. La CRPM dovrà continuare la propria azione di sensibilizzazione dei responsabili europei, nella prospettiva della **prossima revisione della TEN-T.** Alla base della metodologia seguita nel recente processo di revisione, fino alla corrispondente presentazione cartografica schematica (sul modello della cartina della metropolitana parigina), c’è una visione centripeta del territorio europeo che lascia poco spazio ad esempio alle relazioni tra periferie.

AZIONARE TUTTE LE LEVE DELLA COMPETITIVITÀ

51. Pur avendo dato la priorità, dal 2010, alle azioni riguardanti la politica marittima, la coesione economica e sociale e il miglioramento dell’accessibilità, la CRPM persegue sempre la sua missione di analisi e di forza propositiva su tutte le politiche europee che hanno effetti sui territori. **I principi di sviluppo sostenibile e di responsabilità delle regioni rispetto al cambiamento climatico sono alla base di queste proposte.**
 - **Energia e cambiamento climatico**
52. **La CRPM, che ha sempre sostenuto gli obiettivi dell’Unione europea in materia di energia e di lotta agli effetti del cambiamento climatico, deplora che la Commissione europea, nella sua Proposta di Libro verde sul quadro di riferimento per le politiche climatiche ed energetiche al 2030, abbia fatto quasi totale astrazione del ruolo delle Regioni nel settore dell’attenuazione del cambiamento climatico e dell’adattamento agli effetti del cambiamento climatico.**
53. Ricorda che i territori, per il ruolo che svolgono in materia di pianificazione, realizzazione di infrastrutture, istruzione, politica della casa, ecc, sono i primi ad agire nell’attuazione delle politiche di prevenzione.
54. La CRPM esprime peraltro la sua preoccupazione per l’evidente fallimento del sistema di assegnazione delle quote di CO2 tramite asta, che avrebbe dovuto rappresentare un’importante fonte di reddito per l’attuazione di queste politiche, e si interroga sull’opportunità di tale meccanismo.
55. Riguardo all’adattamento al cambiamento climatico, **la CRPM considera interessanti le riflessioni della Commissione sui meccanismi di assicurazione per coprire i rischi legati alle catastrofi naturali.** Ritiene fondamentale che qualsiasi futuro regolamento comunitario in materia tenga conto della diversità dei rischi corsi dai territori, rischi che sono strettamente legati alle specificità geografiche, topografiche o climatiche di questi ultimi. **La CRPM mette in guardia contro un approccio basato solo sul mercato, e ritiene che la legislazione comunitaria debba, innanzitutto, porre l’accento sul principio di perequazione dei rischi fondato sulla solidarietà tra gli assicurati.**

- **Ricerca e innovazione**

56. **La CRPM nota con piacere che la politica regionale resterà la principale fonte d'investimento dell'Unione europea nella ricerca e l'innovazione, in particolare attraverso le strategie di specializzazione intelligente, per la cui definizione le Regioni sono le più indicate ad agire.**
57. **Parallelamente, la dimensione territoriale deve essere più presente all'interno delle politiche europee di sostegno alla ricerca e all'innovazione.** Un primo elemento in questo caso è l'analisi dei risultati dei programmi europei al livello regionale, attraverso dati statistici affidabili, cartine e modellizzazioni. I risultati del progetto AMCER (Advanced Monitoring and Coordination of EU R&D policies at Regional Level), elaborato nell'ambito della CRPM, sono determinanti per migliori sinergie tra le strategie di specializzazione intelligente, Orizzonte 2020 e il programma COSME (competitività delle aziende e delle piccole e medie imprese). La CRPM plaude alla fruttuosa collaborazione con ESPON e le Direzioni generali Ricerca & Innovazione, Imprese e Politica regionale della Commissione europea, che invita a facilitare ancora di più queste analisi.
58. **Un secondo elemento consiste ad evitare che i programmi europei vadano a beneficio, in proporzioni eccessive, di attori degli Stati più sviluppati economicamente.** La CRPM chiede di interpretare la nozione di eccellenza in modo inclusivo e di dotare la dimensione "allargamento dell'eccellenza" di sufficienti risorse finanziarie all'altezza delle proposte iniziali della Commissione europea.
59. Infine, la partecipazione diretta delle autorità regionali a programmi di cooperazione per la ricerca e l'innovazione comporterà, vista purtroppo l'uscita del programma Regioni della conoscenza da Orizzonte 2020, la necessità di attribuire un ruolo importante alla ricerca e all'innovazione all'interno della cooperazione territoriale. Detto questo, **le Regioni devono essere associate alle iniziative di coordinamento dei programmi di ricerca.**

- **Aiuti di Stato**

60. **La CRPM è assolutamente contraria ad alcune proposte di legge elaborate dalla Commissione europea nell'ambito della riforma degli aiuti di Stato.** Ritiene che la volontà della Commissione di mantenere il limite massimo degli aiuti detti "de minimis" al loro livello attuale (fissato nel 2006) si tradurrà nella loro riduzione effettiva di quasi un terzo entro la fine del prossimo periodo di programmazione, il che equivale a negare gli effetti della crisi sui territori, soprattutto su quelli più vulnerabili.
61. **La CRPM constata allo stesso modo che per gli aiuti di stato a finalità regionale, la Commissione ha fatto prova purtroppo di dogmatismo rifiutando di riconoscere a territori come le isole e le zone di montagna un certo margine di flessibilità,** e ciò nonostante il settore industriale di questi territori soffra di un'evidente minor competitività. Anche in questo caso è necessario sottolineare l'indifferenza con la quale vengono trattate le disposizioni dell'articolo 174.

L'UE NON È UN'ISOLA: APERTURA E SOLIDARIETÀ, VICINATO E SVILUPPO.
--

62. A Sud e ad Est del Mediterraneo, gli eventi politici in Siria e in Egitto, nonché la ripresa dei negoziati tra Israele e l'Autorità palestinese dopo cinque anni di status quo, ricordano all'UE l'urgenza di rafforzare i rapporti di vicinato tra gli attori delle due rive. Le autorità regionali e locali devono accelerare la loro azione al servizio del riavvicinamento sociale, culturale ed economico, in una prospettiva di pace, sicurezza, solidarietà, stabilità, dialogo e prosperità condivise.
63. La risposta alle sfide dell'immigrazione illegale e delle concorrenze sleali è contenuta senza dubbio in una politica di migrazione ed asilo dell'UE più efficace. Soprattutto, come la CRPM sostiene dal 2010, **richiede che la politica di vicinato sia una vera politica paneuropea improntata alla coesione alle frontiere dell'Unione, negoziata con i paesi partner a Nord, Sud e ad Est.**
64. Per la CRPM e le sue Regioni, il principio "more for more" deve continuare a guidare l'azione europea in questo campo. Non si possono sacrificare i principi democratici sull'altare dell'interesse economico rappresentato dai mercati in questi paesi, potenziali clienti delle nostre aziende. In cambio, **il bilancio destinato allo Strumento europeo di vicinato per il periodo 2014-2020, anche se in aumento rispetto al periodo attuale, è sufficientemente incitativo per favorire l'evoluzione democratica nei Paesi vicini?**
65. In questo contesto, la CRPM attira l'attenzione delle Istituzioni europee sulla necessità di prendere in esame, in una prospettiva di medio termine, l'applicazione alla Politica di vicinato dei concetti, degli

strumenti e dei meccanismi specifici alla Politica di coesione europea, stabilendo inoltre un legame con le possibili future Strategie macroregionali.

66. **Le autorità regionali e locali sono già presenti e lo possono essere maggiormente nelle azioni di riavvicinamento tra l'UE e suoi vicini.** L'Assemblea Regionale e Locale Euro-mediterranea (ARLEM), il Consiglio politico della Commissione Mediterranea di CGLU (Città e governi locali uniti) di recente creazione, il Corleap (Conferenza degli enti regionali e locali per il partenariato orientale), l'euroregione Baltico, l'Unione delle città del Baltico (UBC), la Cooperazione subregionale degli Stati del Mar Baltico (BSSSC), il Consiglio euroartico di Barents nonché tutte le forme di cooperazione nordiche con la Norvegia, sono altrettante occasioni di dibattito pertinenti che converrà animare. Tuttavia, **la cooperazione concreta sui progetti resta una dimensione essenziale**, non ancora sufficientemente sviluppata tra le Regioni dell'UE e le regioni vicine. **Le Commissioni geografiche della CRPM si impegnano a promuoverla maggiormente nel corso del prossimo periodo.**
67. Per sostenere la transizione democratica e il decentramento nei Paesi vicini, è necessario dare corpo a programmi e progetti congiunti di rafforzamento delle capacità degli enti locali e regionali nell'ambito della prestazione di servizi di qualità ai cittadini e alle aziende, e promuovere lo sviluppo dell'acquis comunitario.
68. Per riuscirci, è necessario rafforzare i programmi di cooperazione transfrontaliera ed in particolare i "programmi per bacino" finanziati dallo Strumento europeo di vicinato e dal FESR. Ciò presuppone una vera associazione delle Regioni alla definizione dei programmi operativi ma anche alla componente bilaterale della politica di vicinato.
69. Tuttavia, il volume relativamente contenuto delle risorse finanziarie di questi programmi giustifica la mobilitazione della CRPM e delle sue Regioni anche sulla dimensione esterna delle politiche strutturanti e settoriali: reti di trasporto ed energetiche, politiche marittime, sostegno alle piccole e medie imprese e azioni per i giovani. Anche i programmi come "Erasmus plus" possono essere messi al servizio delle dinamiche di vicinato.
70. **Il raggio d'azione delle iniziative volte al raggiungimento degli obiettivi del millenario non può fermarsi alla cintura dei paesi del vicinato Sud ed Est.** L'Unione europea deve continuare a lottare contro la povertà e a favore dello sviluppo sostenibile nei Paesi partner rafforzando, tra l'altro, la sua politica di aiuto allo sviluppo. In questo contesto, le autorità regionali potranno e dovranno svolgere un ruolo strategico. Finanziatrici e custodi di competenze certe in materia di cooperazione decentrata, **le Regioni devono essere riconosciute dall'UE come attori politici chiave nell'elaborazione ed attuazione della politica europea di aiuto allo sviluppo, nonché nell'ambito dei negoziati sull'agenda per lo sviluppo sostenibile post 2015.**

Adottata all'unanimità

≈ II ≈

RISOLUZIONE

- II.1 -

II.1 - RISOLUZIONE SUGLI "ORIENTAMENTI DELL'UE SUGLI AIUTI DI STATO APPLICABILI AGLI AEROPORTI E ALLE COMPAGNIE AEREE"

Risoluzione presentata dalle Commissioni Mar Baltico e Isole della CRPM

Nell'ambito della politica di riforma degli aiuti di Stato, la Commissione europea ha pubblicato una nuova bozza di orientamenti sugli Aiuti di stato applicabili agli aeroporti e alle compagnie aeree¹.

Il documento precisa le condizioni in base alle quali il finanziamento pubblico destinato alla creazione, avvio e operatività di compagnie aeree può essere considerato un aiuto di stato e le condizioni che permettono di dichiarare gli aiuti di stato compatibili con il mercato interno.

Per le Regioni della CRPM, la problematica dell'aiuto al funzionamento è fondamentale. Questi orientamenti prevedono che l'aiuto al funzionamento venga concesso solo agli aeroporti regionali il cui traffico passeggeri annuo sia inferiore a 3 milioni, e che tale aiuto venga progressivamente soppresso entro un periodo di 10 anni. Tuttavia, in deroga a questo principio generale, alcuni aeroporti di importanza regionale possono continuare a beneficiare di un aiuto al funzionamento. Ciò presuppone che l'aeroporto venga dichiarato come un aeroporto SIEG (Servizio di Interesse Economico Generale), ovvero che rappresenti un servizio di interesse economico generale. Secondo la nuova bozza, ciò vuol dire che parte della zona che verrebbe potenzialmente servita dall'aeroporto, senza di esso, verrebbe a trovarsi isolata dal resto dell'Unione in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale.

Per la maggior parte delle regioni membro della CRPM, i collegamenti aerei sono fondamentali per lo sviluppo economico e per la vita quotidiana dei loro abitanti e delle imprese. La maggior parte degli aeroporti nelle regioni aderenti alla CRPM contribuiscono a migliorare i collegamenti regionali ed aumentano le possibilità di accorciare le distanze verso altre zone dei rispettivi paesi e verso il resto dell'Europa e del mondo. Nelle regioni che si trovano molto lontano dai mercati e dai centri di know-how, il trasporto è un fattore di sopravvivenza per il settore industriale, mentre i cittadini devono poter avere la possibilità di percorrere grandi distanze senza dover sopportare sacrifici eccessivi.

Gli orientamenti proposti si basano sul fatto che la Commissione ha constatato alcuni esempi di distorsione alla concorrenza tra gli aeroporti dell'Unione Europea per il fatto che alcuni di essi hanno beneficiato di aiuti pubblici. Ciò può valere per le regioni d'Europa ad alta densità di popolazione, vicine a centri economici europei e con un traffico passeggeri notevolmente maggiore. La situazione delle regioni membro della CRPM è invece molto diversa e richiede un'attenzione particolare alla luce degli svantaggi legati al loro carattere insulare, montagnoso, alla lontananza (ad esempio le regioni ultraperiferiche o artiche) o alla bassa densità di popolazione.

Per molte regioni membro della CRPM i collegamenti con il territorio nazionale sono insufficienti, per non dire inesistenti con l'intera Europa, a causa della scarsità di collegamenti ferroviari ad alta velocità o di infrastrutture stradali. Gli aeroporti che si trovano in queste regioni hanno quindi un ruolo fondamentale nel trasporto delle persone e delle merci. Per le regioni insulari le distanze da coprire sono tali che il trasporto via mare (traghetti) non rappresenta un'alternativa realista rispetto ai collegamenti aerei.

Inoltre, i nostri aeroporti regionali sono spesso di dimensioni ridotte e oltre agli investimenti necessari per gli interventi di manutenzione, riparazione e ammodernamento dei terminali, delle piste di atterraggio e delle attrezzature, spesso le società che li gestiscono devono versare ogni anno ulteriori risorse finanziarie.

¹ http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_aviation_guidelines/index_en.html

Per molti di questi piccoli aeroporti, la prospettiva di essere un giorno redditizi è praticamente un miraggio. Rispetto al trasporto stradale o ferroviario, i piccoli aeroporti regionali presentano un costo relativamente basso. Inoltre rappresentano una fonte di notevoli vantaggi per le rispettive comunità locali in termini di gettito fiscale proveniente dagli abitanti che restano nella regione e dal tessuto industriale locale. Senza questi servizi aerei regionali, si corre un rischio molto alto di assistere al trasferimento in altre parti del mondo delle aziende locali che attualmente si servono degli aeroporti per le spedizioni urgenti sia all'esportazione che in importazione. Ovviamente il principale fattore positivo è il reddito prodotto dagli altri cittadini che non sono più obbligati a spostarsi nelle grandi città. Peraltro la CRPM considera questi investimenti alla stregua di quelli fatti per l'infrastruttura e la manutenzione di strade e ferrovie, normalmente di origine pubblica.

Raccomandazioni

- La CRPM chiede agli Stati membri di tenere conto delle particolari condizioni delle nostre regioni membro quando si tratterà di predisporre l'elenco degli aeroporti dichiarati Servizio di Interesse Economico Generale (SIEG).
- La CRPM raccomanda alla Commissione di prevedere una certa flessibilità del regime dei SIEG per le zone periferiche, soprattutto nelle regioni ultraperiferiche e nei territori con problematiche geografiche e demografiche. Gli aeroporti dichiarati SIEG non dovrebbero essere sottoposti a limiti in termini di dimensioni e di traffico.

Adottata all'unanimità