



CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin, 35700 RENNES - FR
Tel.: + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax: + 33 (0)2 99 35 09 19
email: secretariat@crpm.org - web: www.crpm.org

FEBBRAIO 2015

POSIZIONE POLITICA DELLA CRPM

PARERE DELL'UFFICIO POLITICO DELLA CRPM

(Approvato dall'Ufficio politico della CRPM - 27 febbraio 2015, Nantes-Pays de la Loire, Francia)

CAMPAGNA DELLA CRPM A FAVORE DELL'ACCESSIBILITÀ: PRIORITÀ E AGENDA

Nella [dichiarazione finale](#) dell'Assemblea generale tenuta a settembre 2014 a Umeå, la CRPM ha confermato la priorità assegnata al miglioramento dell'accessibilità delle proprie Regioni: **"Migliorare l'accessibilità delle regioni marittime e valorizzare la loro situazione nei flussi di trasporto mondiali"**

Per riportare questo argomento "al centro dell'agenda trasporti dell'UE", la CRPM decideva di lanciare una "campagna a favore dell'accessibilità" articolata su una serie di appuntamenti su tutto il 2015, che culmineranno in un evento di grande portata nel primo semestre.

Partendo dal presente documento, l'Ufficio Politico della CRPM è invitato ad esaminare gli eventi programmati e i messaggi destinati alle Istituzioni europee, nonché a conferire mandato al Segretariato generale per porre in atto questo programma.

Lo scorso settembre, durante l'Assemblea di Umeå, la Commissione europea annunciava la pubblicazione nel 2015 di una valutazione a metà percorso del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2011. La CRPM ha inserito la sua campagna a favore dell'accessibilità in questo contesto e ha previsto di elaborare una serie di proposte destinate ad alimentare questa valutazione e il dibattito che ne seguirà. La nuova Commissione europea ha deciso di ridurre il numero di comunicati che prevedeva di pubblicare nel 2015 e, allo stadio attuale, non è dato sapere se questa valutazione a metà percorso vedrà effettivamente la luce. Ciò non toglie che è comunque opportuno che la CRPM elabori le sue proposte perché saranno utili alla Commissione europea nella fase di attuazione delle decisioni del 2013 relative al nuovo strumento, il Meccanismo per collegare l'Europa (MCE), e alla TEN-T (Rete transeuropea dei trasporti). Serviranno anche al Parlamento europeo e alla sua Commissione TRAN (Trasporti e Turismo) per difendere la necessità di un attento monitoraggio dell'attuazione dell'MCE e della TEN-T.

1. UNA MIGLIORE ACCESSIBILITÀ DOVREBBE ESSERE SEMPRE UN OBIETTIVO E UN CRITERIO PRIORITARI... INVECE NON SEMPRE È COSÌ. PER QUALE MOTIVO?

1.1 - Un fondamento giuridico certo

Gli articoli 90 e 91 del Trattato prevedono che la politica comune dei trasporti deve favorire la coesione territoriale e che l'articolo 174 impone di prestare un'attenzione particolare alle regioni con svantaggi gravi e permanenti.

L'articolo 4 delle linee direttrici della TEN-T è molto esplicito su questo obiettivo:

Articolo 4

Obiettivi della rete transeuropea dei trasporti

La rete transeuropea dei trasporti rafforza la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione e contribuisce alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, efficiente e sostenibile, aumenta i vantaggi per gli utenti e sostiene una crescita inclusiva. Essa dimostra il valore aggiunto europeo contribuendo agli obiettivi definiti nelle quattro categorie di seguito elencate:

a) La coesione attraverso:

- i. l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche e montane e le zone scarsamente popolate;
- ii. riduzione del divario esistente fra Stati membri a livello di qualità dell'infrastruttura;
- iii. sia per il traffico passeggeri che per quello merci, l'interconnessione tra le infrastrutture di trasporto per il traffico di lungo raggio, da un lato, e il traffico regionale e locale, dall'altro;
- iv. un'infrastruttura di trasporto che riflette le situazioni specifiche in diverse parti dell'Unione e offre una copertura equilibrata di tutte le regioni europee;

1.2 Accessibilità e performance economica sono strettamente legate

Anche se un certo numero di territori periferici, ultraperiferici ed insulari sono riusciti a creare delle storie di successo malgrado la loro lontananza geografica, i rappresentanti delle Regioni della CRPM sono perfettamente a conoscenza del prezzo pagato dalle loro aziende e dai loro concittadini per poter accedere ai mercati e ai centri decisionali. (*prendiamo ad esempio le Assemblee generali o gli Uffici Politici della CRPM: il tempo impiegato e i costi sostenuti per poter partecipare sarebbero molto diversi se ci fossero solo le regioni centrali...*).

Anche se livello di sviluppo e livello di accessibilità non sono sistematicamente correlati, e se un miglioramento dell'accessibilità non sempre si traduce in altrettanto sviluppo, il rapporto esistente tra accessibilità e sviluppo economico delle Regioni è innegabile. Dagli studi dell'osservatorio ESPON (European Spatial Planning Observatory Network) traspare che, a parte qualche eccezione, tutte le Regioni con un PIL inferiore al 75% della media comunitaria godono di un potenziale di accessibilità inferiore alla media comunitaria.

Senza un intervento forte da parte dell'UE, i territori più remoti rischiano di non veder aumentare i loro potenziali di connettività rispetto invece all'Europa nel suo complesso che "in media" registrerà un miglioramento. Le differenze in termini di connettività potrebbero quindi aggravarsi ulteriormente tra i territori e rendere ancora meno attrattivi quelli più periferici e isolati. I movimenti di popolazioni provocati da questi diversi livelli di attrattività tra i territori potrebbero intensificarsi a lungo termine.

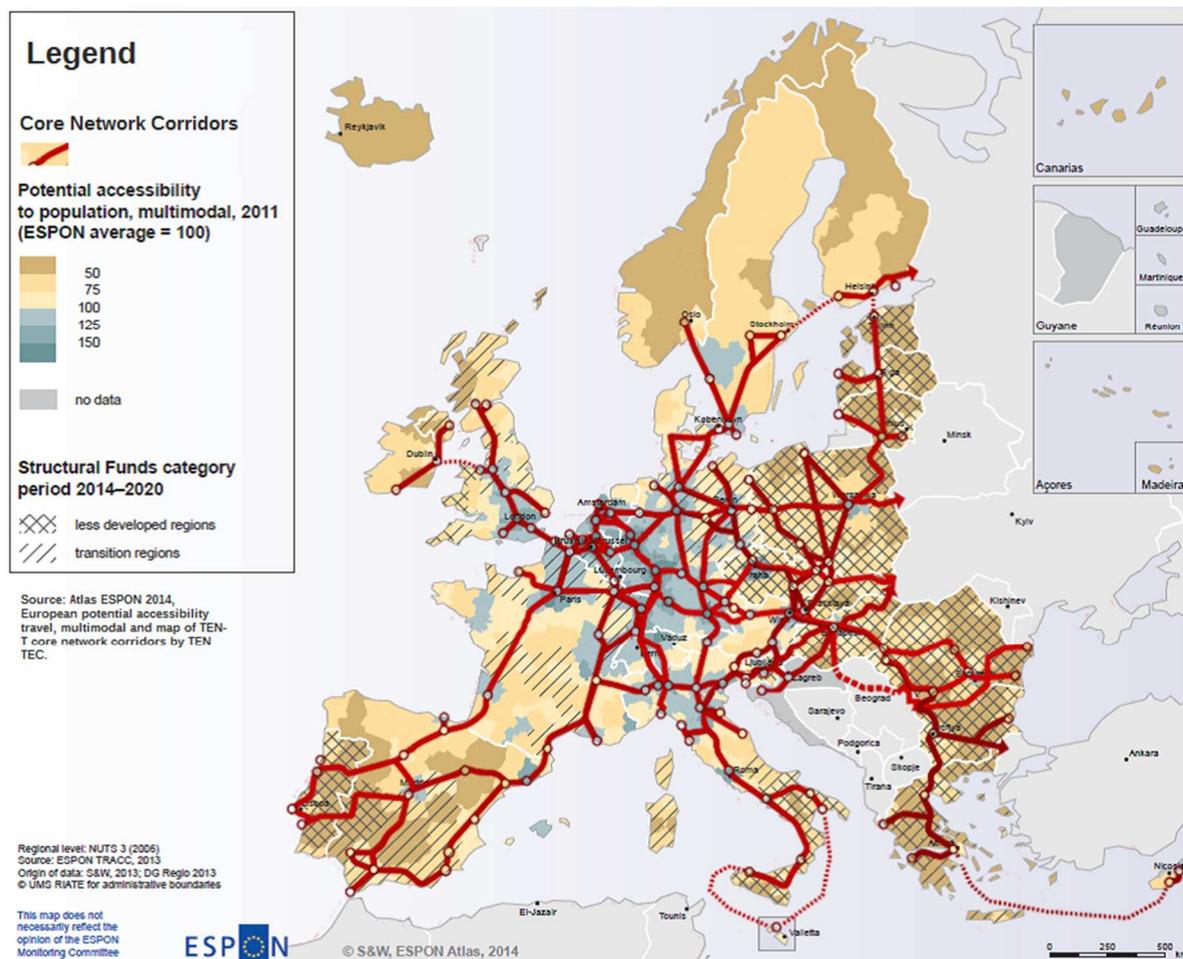
1.3 - Insufficiente presa in considerazione dell'accessibilità nelle mappe della TEN-T e dell'MCE

1.3.1 - Corridoi prioritari e accessibilità

Nella mappa sotto riportata si nota come i 9 corridoi prioritari dell'MCE (sui quali sono concentrati quasi la totalità dei fondi) collegano - o meno - le zone meno accessibili del territorio europeo. (*la "rete centrale" della*

TEN-T¹ pur non figurando nella sua totalità in questa mappa nella quale si vedono solo i corridoi, permette comunque di fare le seguenti constatazioni).

Mapa: La rete di corridoi prioritari e il potenziale di accessibilità alla rete multimodale in Europa



Fonte Draft Atlas ESPON 2014, European potential accessibility travel, multimodal, and map of the TEN-T Core network Corridors TEN TEC 2014.

1.3.2 - Una più forte relazione centro-periferie, una densa capillarità al centro, ma mancanza di collegamenti tra le periferie

Dalla mappa si evince che l'accento è posto sui collegamenti delle periferie con il centro. Considerati singolarmente, i tracciati dei corridoi collegano una o due zone periferiche dell'Europa al centro di quest'ultima. La rete formata dai corridoi al centro è densa e le interconnessioni tra i corridoi sono numerose. Tuttavia diminuiscono mano a mano che ci si avvicina alle periferie. Questa rete prioritaria che collega il centro economico e competitivo dell'Europa alle sue periferie sembra ridurre al minimo i collegamenti tra i centri economici di queste stesse periferie.

Inoltre, pur spingendosi all'interno dei territori periferici, alcuni corridoi non sono ben collegati alle reti di trasporto secondarie in queste Regioni, a scapito quindi della migliore accessibilità ricercata. Eppure, sono proprio i collegamenti degli ultimi chilometri, in particolare quelli verso i porti, che garantiscono l'efficacia dei corridoi e un potenziale miglioramento in termini di accessibilità per tutto il territorio europeo nel suo complesso.

1.3.3 - Diversità dei collegamenti dalle sponde marittime ai corridoi

¹<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/maps/eu.pdf/>
<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/main.jsp>

Come previsto dall'OMI, gli scambi per via marittima si intensificheranno sempre di più a livello globale. L'accordo commerciale transatlantico è, per l'Europa, una delle possibili fonti di questi scambi. Il collegamento dei porti alla rete prioritaria di trasporto terrestre europeo è un fattore cruciale che ne permette l'integrazione nella dinamica di sviluppo. L'abbandono di alcune sponde marittime - visibile sulla mappa - potrebbe concentrare questo sviluppo verso i porti principali del Mare del Nord. Se i porti in quanto tali hanno ancora del margine di crescita, i loro accessi via terra sono sempre più saturi.

L'attuazione dei corridoi multimodali deve permettere a tutti i porti del territorio europeo di aumentare il loro volume di scambi e, di riflesso, anche i potenziali di connettività delle loro regioni.

1.3.4 - Le "zone grigie" della TEN-T

Osservando la mappa dei corridoi, e completandola con quella della rete centrale nel suo complesso, si notano una serie di "zone grigie". Queste dovranno contare sullo sviluppo della "rete globale" della TEN-T per poter essere opportunamente collegate a queste arterie che formano i corridoi. Tuttavia, il completamento di questa rete globale è previsto non prima del 2050 e le prospettive per finanziarla sono deboli.

In prima analisi, le seguenti zone possono essere considerate come "zone grigie" della TEN-T. Le commissioni geografiche della CRPM sono invitate a modificare e a completare questa lista puramente indicativa:

- la Scozia e la sponda Atlantico del Nord dell'Irlanda
- le penisole, armoricana e il sud-ovest dell'Inghilterra
- l'estremo sud-ovest della penisola iberica
- il centro della Francia
- la Corsica
- a sud del Baltico, deficit di collegamenti litorali lungo le sponde della Polonia e dei Paesi baltici
- l'ovest della Svezia, sprovvisto di rete centrale verso la Norvegia. (Se la Norvegia non fa parte dell'UE e non è toccata dalla rete centrale né dai corridoi prioritari, deve comunque essere considerata come un punto di accesso verso i porti più settentrionali della sponda Atlantica dell'Europa ma anche verso il Mare di Barents).
- il Nord e l'Est della Finlandia sono anch'essi fuori dalla rete centrale; eppure sono zone di accesso al Mare di Barents e ai porti russi, ed in particolare a quello di Mourmansk.
- i paesi della penisola balcanica non membri dell'UE non rientrano nella rete centrale privando così la Grecia e la Croazia di un collegamento litorale lungo il mare Adriatico-Ionico.

1.4 - Integrare l'accessibilità nell'attuazione dell'MCE e della sua governance

1.4.1 - Nei forum, le Regioni prestano un orecchio attento alle discussioni sulle "zone grigie" dei corridoi

In una lettera ([in allegato](#)) inviata lo scorso 9 gennaio alla DG Move (Commissione europea), la CRPM esprimeva la propria soddisfazione per la partecipazione delle regioni alle terza e quarta riunioni dei forum sui corridoi, svoltesi nel 2014. Chiedeva anche che nell'ambito della consultazione prevista nel 2015 si possa completare la rappresentanza regionale con la partecipazione di Regioni non toccate dai corridoi, permettendo così di trattare "meglio" le "zone grigie" e di rafforzare de facto la componente marittima dei corridoi.

La CRPM sarà attenta alla risposta che verrà data a queste richieste, e le Commissioni geografiche si terranno disponibili per tradurla in realtà.

1.4.2 - I prossimi inviti a presentare progetti dell'MCE dovranno tenere conto della priorità all'accessibilità

L'MCE mobilerà 26,25 miliardi di euro tra il 2014 e il 2020 per cofinanziare i progetti sulla TEN-T. Questi finanziamenti verranno attribuiti sulla base di programmi di lavoro annuali e pluriennali decisi nel 2014 dalla Commissione, che a loro volta danno vita ad altri inviti a presentare progetti.

I primi inviti a presentare progetti, lanciati l'11 settembre 2014 (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/calls_en.htm scadenza 26 febbraio 2015), mobilitano 11,9 miliardi €, pari al 45 % della dotazione pluriennale. Queste risorse verranno concentrate sui nove corridoi prioritari.

Anche se un'analisi approfondita di queste gare d'appalto permetterebbe un'argomentazione più articolata, è improbabile che la priorità data ai 9 corridoi si traduca in una forte presa in considerazione della priorità alla coesione, nonostante questa figura tra le linee direttrici della TEN-T (vedere il succitato articolo 4).

La CRPM ha studiato in dettaglio una delle componenti della TEN-T: l'articolo 32 relativo a servizi sostenibili di trasporto merci. Tra le sei priorità decise dai legislatori (Parlamento e Consiglio) figura la seguente:

"migliorare i collegamenti con le zone più vulnerabili e isolate dell'Unione, in particolare le regioni ultraperiferiche, insulari, remote e di montagna".

Ciononostante questo obiettivo non è ripreso né nel programma annuale 2014, né nel testo dell'invito a presentare progetti che lo concretizza. In effetti, nell'allegato 5 dell'invito, si legge che per essere selezionati, i progetti dovranno tendere come minimo verso due dei seguenti obiettivi:

- permettere una migliore integrazione tra i modi di trasporto;
- riequilibrare i diversi modi di trasporto;
- migliorare l'efficienza delle supply chain;
- migliorare l'efficienza delle soluzioni di trasporto "unimodali".

Il prossimo invito a presentare progetti dell'MCE dovrebbe essere aperto da settembre a dicembre 2016. **Uno degli obiettivi della campagna CRPM a favore dell'accessibilità è appunto arrivare, grazie anche al sostegno del Parlamento europeo, ad una effettiva presa in considerazione della coesione territoriale, affinché figure tra i criteri principali di scelta dei progetti MCE 2016.**

1.4.3- Autostrade del Mare (ADM) che colleghino anche le isole e le periferie

Questa rivendicazione della CRPM risale alla creazione stessa delle ADM da parte della Commissione nel 2001. Si è tradotta in un seminario di lavoro con il coordinatore europeo delle ADM a Madera nel 2009. Se le ADM hanno certamente permesso di compiere importanti passi avanti in alcuni campi (ad esempio l'utilizzo del gas naturale liquefatto sulle navi), il loro contributo alla riduzione della perifericità resta ancora da provare. Occorre adattare l'idea di partenza, fondata sulla massificazione e su volumi importanti (nozione di "autostrada"), a delle situazioni in cui i traffici sono ridotti (in scala con la dimensione economica e demografica delle isole e periferie) e sbilanciati: più che esportare, queste Regioni importano.

L'articolo 21 della TEN-T sulle ADM prevede che "il coordinatore per le autostrade del mare presenterà (per marzo 2016) un piano di attuazione dettagliato per le autostrade del mare basandosi su esperienze e sviluppi relativi ai trasporti marittimi dell'Unione come anche al traffico previsto su dette autostrade."

In tale ambito, e come indicato al punto 23 (agenda della campagna per l'accessibilità), la CRPM prevede di organizzare insieme al coordinatore (Brian Simpson) un seminario specifico sugli aspetti territoriali delle ADM il prossimo settembre alle Baleari. Di nuovo, l'obiettivo ricercato è fare in modo che la prossima rubrica ADM dell'invito a presentare progetti MCE del 2016 sia formulata in modo tale che le ADM permettano di sostenere, in modo efficiente e sostenibile, dei servizi marittimi necessari al collegamento delle periferie tra di loro e con i centri.

1.4.4 - Per una migliore presa in considerazione delle Regioni nei processi decisionali dell'attuazione del MCE

Le Regioni non sono unicamente dei punti sulle carte sulle quali la politica europea dei trasporti, del RTE-T e delle ADM si applica.

Esse non devono quindi essere escluse dai processi decisionali relativi alla selezione dei progetti finanziati.

E' particolarmente inaccettabile che i progetti presentati dalle Regioni nel quadro delle gare d'appalto del MCE, siano bloccati dai loro rispettivi Ministeri nazionali dei trasporti.

2. 2015 -2016: LA CRPM E LE SUE COMMISSIONI GEOGRAFICHE SI MOBILITANO

2.1 - Continuare la partnership fiduciosa con la Commissione e mobilitare il Parlamento

Come si è verificato nel 2014, la Commissione europea (DG Move) è aperta al dialogo con le Regioni e considera la CRPM un interlocutore apprezzato e rappresentativo. Questo rapporto, utile ad entrambe le parti, continuerà nel 2015/2016. Si tradurrà nel monitoraggio della partecipazione delle Regioni ai forum dei corridoi, attraverso i coordinatori ed i loro consiglieri, e nella partecipazione auspicata di rappresentanti della Commissione agli eventi che si susseguiranno in questo periodo.

Permetterà altresì uno scambio di vedute sulle modalità di attuazione dell'MCE ed in particolare sulla redazione degli inviti a presentare progetti.

Verrà organizzato un incontro tra una delegazione della CRPM e la Commissaria Violeta Bulc, e con il Direttore generale Aguiar Machado.

Anche se, dal punto di vista giuridico, spetta essenzialmente alla Commissione attuare ("implementazione") i testi votati in codecisione nel 2013, il Parlamento non potrà disinteressarsi dall'attuazione di una politica che mobilita un tale volume di risorse finanziarie e che influenza così pesantemente la competitività dei territori. La CRPM intensificherà quindi i contatti con i Deputati europei, eletti o rieletti nel 2014, ed in particolare con i membri della Commissione Trasporti e Turismo del PE. Lo scorso 23 gennaio il Vicepresidente di questa Commissione ha già avuto un proficuo scambio di vedute con il gruppo di lavoro trasporti della CRPM.

2.2 - Un approccio coordinato tra la CRPM e le sue Commissioni geografiche

Le problematiche sui trasporti sono altamente prioritarie per le Commissioni geografiche; tra i loro gruppi di lavoro e i loro specialisti e il Segretariato generale della CRPM si è instaurata una profonda sinergia. Si esprimerà anche nei prossimi mesi e la CRPM invita le Commissioni ad utilizzare, se lo desiderano, nelle loro attività "trasporti" il logo distintivo della campagna. Allo stesso modo è auspicabile l'utilizzo del logo anche da parte delle Regioni della CRPM.



2.3 - Il calendario provvisorio della campagna a favore dell'accessibilità (da completare con gli eventi delle Commissioni geografiche)

23 gennaio 2015, Bruxelles: Riunione del gruppo di lavoro intercommissioni trasporti della CRPM. In presenza del Vicepresidente della Commissione TRAN del PE, presentazioni e discussione con i rappresentanti della DG Move sui corridoi, l'articolo 32 della TEN-T, le ADM, il piano Juncker ([Vedi Prospetto informativo e presentazioni](#)).

16 aprile 2015, Marsiglia (Villa Mediterraneo): evento Accessibilità organizzato dalla CRPM in collaborazione con la Regione PACA. Tre sessioni:

- periferia e ostacoli all'accessibilità
- trasporto marittimo: un'opzione sostenibile che l'UE deve promuovere
- promozione di una rete di porti europea che garantisca un servizio di collegamenti equilibrato con l'entroterra

Fine giugno 2015, Bruxelles (da confermare): Riunione del gruppo di lavoro intercommissioni trasporti della CRPM

25 settembre 2015, Palma di Maiorca - Baleari (data da confermare): Seminario sull'adeguamento delle ADM alle situazioni territoriali, organizzato insieme al coordinatore europeo

5-6 Novembre 2015, Firenze - Assemblea Generale della CRPM: Valutazione intermedia della campagna accessibilità

Allegato



CRPM CPMR

Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe
Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe

Mr Olivier ONIDI
Director
DG Mobility and Transport
200, rue de la Loi
1049 BRUSSELS
BELGIUM

Rennes, 9 January 2015

Ref.: EMA- CRPMCOU150003

Dear Mr Onidi,

I am writing to thank you for following up on our discussions last summer regarding regional participation in the CEF /TEN-T corridor Forums. The representatives of the Regions located along the corridors were indeed invited to take part in the third and fourth meetings of the forums and despite the tight timeframe had the chance to give their views on the third progress report and submit proposed adjustments to the coordinators and to DG Move.

To help the Regions express their views, in some corridors a group of Regions was set up to meet before the forum plenaries, which we feel is a good arrangement. However, simultaneous meetings on several corridors meant that Regions located on these particular corridors were not able to attend all of the meetings.

At this stage in the process, I kindly ask you to consider the following comments and proposals:

Forum Meetings in 2015

The Progress Report of the European Coordinators plans for the forums to meet three times in 2015 in Brussels or along the corridors and to be coupled possibly with conferences aimed at a wider audience. In this regard, I should like to inform you that the CPMR's Geographical Commissions are willing to co-organise at least one meeting of the forums that concern them. These meetings at an outside location could be an opportunity to involve Regions and stakeholders based further away from the corridors, and as such not invited to the 2014 meetings. This would meet the CPMR's expectation to see the "grey areas" of the TEN-T (those lying outside the core network and corridors) taken into account in the TEN-T programming.

On 23 January in Brussels we will be holding the next meeting of the CPMR Transport Working Group bringing together all geographical interests. The representative of DG Move could discuss a shared timetable with the Regions on this occasion.

cont/...

Siège : 6, rue Saint-Martin - 35700 Rennes - FRANCE - tél. +33 (0)2 99 35 40 50 - fax +33 (0)2 99 35 09 19
e-mail secretariat@crpm.org - Sites Web www.crpm.org ou www.cpmr.org
Antenne : 14, rond-point Schuman - 1040 Bruxelles - BELGIQUE - tél. +32 (0)2 612 17 00 - fax +32 (0)2 612 17 09



CRPM CPMR

Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe
Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe

.../2

Although we do not have a comprehensive view of the subject, it appears that certain "regional corridor groups" could be dissolved in 2015. This would be true of the "North Sea-Med" corridor in particular. The argument put forward by the Commission is that the Regions could go through the Committee of the Regions to promote their proposals. Without wishing to question the role of the Committee of the Regions in promoting a regional perspective on transport policy, this body is not involved in the "territorial details" regarding implementation of the TEN-T. I therefore urge you to carefully consider how the Regions can be ensured adequate representation within the forums.

Next steps of the decision-making process

The draft work plans for the corridors were sent to Member-States before 22 December last, and an approval process has therefore begun. At the 23 January meeting, it would be useful if your representative could specify the timetable of this process to the Regions. Given their formal nature and the iterative and collaborative process by which they were drafted, we believe it would only be natural for the draft work plans to be sent to the Regions concerned for information. I should like to add that these Regions will be led to co-finance certain projects, which if need be justifies their rightful access to this information.

Finally, we would be interested to know the manner in which the corridor work plans will be revised in 2016 and 2018, and how these reviews will be coordinated with the reviews of the TEN-T as a whole.

Consideration of sea links in the corridors

At first glance, it appears that there has been some inconsistency in the way sea links have been taken into account in the forums, from one corridor to another. As you know, the CPMR in partnership with the coordinator of the Motorways of the Sea, Brian Simpson, will be organising a special seminar next autumn. It will focus on the "regional aspects" of the MoS and will address how maritime transport will contribute to the corridors.

I thank you in advance for your attention to our comments and suggestions, and remain,

Yours sincerely,

Eleni MARIANO
Secretary General of the CPMR

Siège : 6, rue Saint-Martin - 35700 Rennes - FRANCE - tél. +33 (0)2 99 35 40 50 - fax +33 (0)2 99 35 09 19
e-mail secretariat@crpm.org - Sites Web www.crpm.org ou www.cpmr.org
Antenne : 14, rond-point Schuman - 1040 Bruxelles - BELGIQUE - tél. +32 (0)2 612 17 00 - fax +32 (0)2 612 17 09