



SPAZI DI PROGETTAZIONE EUROPEA IN AMBITO MARITTIMO E PORTUALE

Genova, 18 Aprile 2007

Laura Canale

Settore Affari Comunitari e Relazioni Internazionali



I contenuti della presentazione

Il contesto

I programmi europei

La cooperazione territoriale



Le basi giuridiche della politica europea dei trasporti

- ☑ Trattato di Roma (1957): prevedeva lo sviluppo di una politica comune in tema di trasporti, che è rimasta sostanzialmente disapplicata
- ☑ Trattato di Maastricht (1992): ha rafforzato le basi giuridiche, istituzionali e di bilancio della politica dei trasporti, ha introdotto il concetto delle reti transeuropee e dato il via alle prime azioni concrete in materia di trasporti
- ☑ Versione consolidata del Trattato sull'Unione Europea e del Trattato che istituisce la Comunità Europea (2002): Titolo V (Articoli da 70 a 80):

“Gli Stati membri perseguono gli obiettivi del trattato per quanto riguarda la materia disciplinata dal presente titolo, nel quadro di una politica comune dei trasporti”



Il libro bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte” (2001)

☑ Il Libro Bianco da un forte incentivo allo sviluppo del trasporto marittimo e alle Autostrade del Mare, in sinergia tra tutti gli operatori coinvolti

☑ *“Il trasporto marittimo non solo serve a trasportare merci da un continente all’altro, ma costituisce anche una vera e propria alternativa competitiva agli itinerari via terra”*

☑ *“L’esperienza mostra che il trasporto marittimo a corto raggio esige prestazioni commerciali integrate efficaci. Bisogna riunire tutti i soggetti coinvolti nella catena logistica (caricatori, armatori o qualsiasi altro soggetto dell’industria marittima e i trasportatori stradali, ferroviari e fluviali) in uno sportello unico che permetta di rendere la spedizione intermodale e l’uso dei trasporti marittimi e fluviali affidabili, flessibili e semplici quanto il trasporto stradale”*

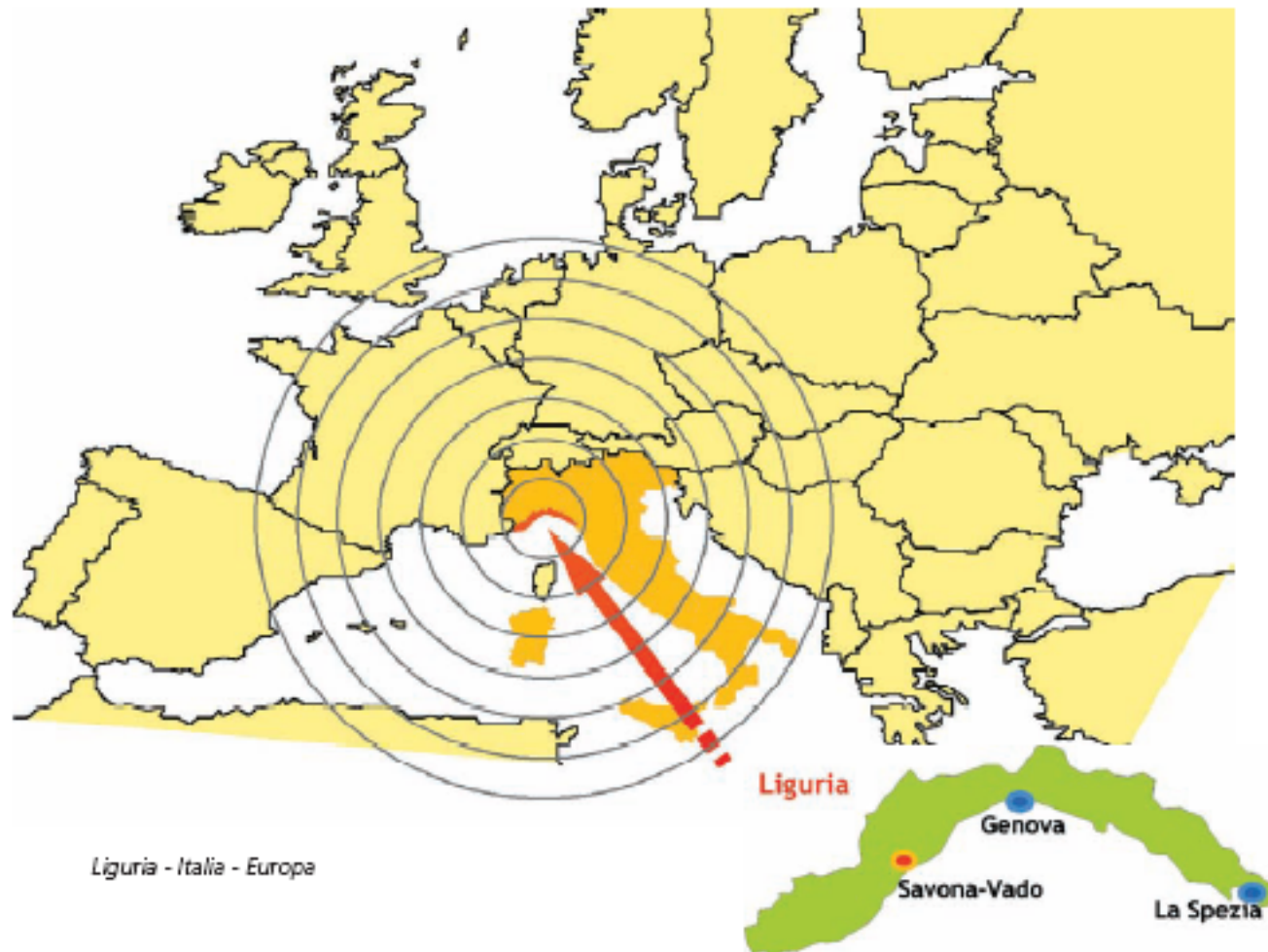


Il libro verde “Verso la futura politica marittima dell’Unione: oceani e mari nella visione europea” (Giugno 2006)

- ☑ Il Libro verde fa seguito alla decisione adottata dalla Commissione nel Marzo 2005 di avviare una consultazione sul futuro dei mari europei
- ☑ Il Presidente Barroso ha chiesto al commissario Borg di “guidare una task force sulla politica marittima con l’intento di lanciare un’ampia consultazione sulla futura politica marittima dell’Unione”. Il Libro verde è il risultato di uno sforzo collettivo, basato su una cooperazione intensa e fruttuosa fra sette commissari
- ☑ Il Libro verde intende mettere in risalto i rapporti di interconnessione e interdipendenza tra i diversi settori (trasporti, navigazione, commercio, industrie costiere e portuali, produzione di energia in mare, pesca, l’acquacoltura, turismo) che ruotano intorno all’elemento mare. E’ possibile continuare a gestire e sviluppare in modo indipendente tutte queste attività? E’ il momento che l’Europa adotti un approccio politico integrato per creare un’economia marittima vivace e sostenibile per il XXI° secolo ed oltre?



I PRINCIPALI PORTI DELLA LIGURIA





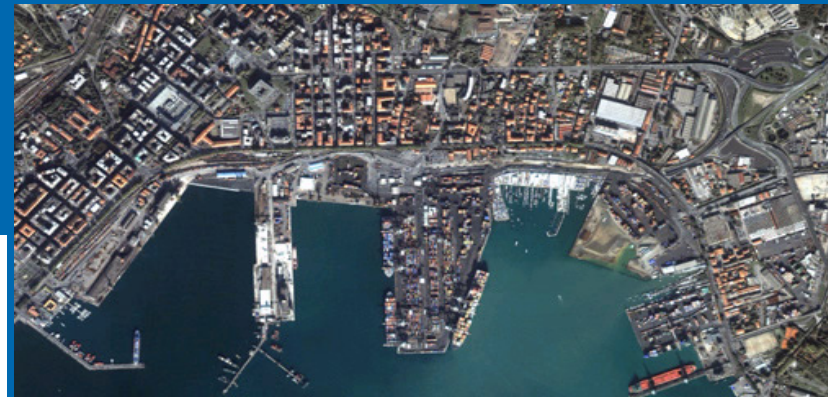
IL PORTO DI GENOVA

Da gennaio a giugno di quest'anno, il porto di Genova ha movimentato 825.695 teu (+3,9%). Analizzando i dati per singolo terminal, risulta che buona parte dell'incremento viene dal VTE (13%), che con i suoi 460.854 teu rimane la struttura più attiva del porto.





IL PORTO DI LA SPEZIA



Porto Mercantile dal Satellite IKONOS (foto del 17/10/2001)

Copyright Autorità Portuale della Spezia



Il porto della Spezia fa parte di un arco costiero che presenta la maggiore concentrazione di porti di tutto il territorio nazionale. Nel tratto fra Livorno e Imperia, circa 350 Km, si concentrano quattro fra i maggiori porti nazionali (Genova, Savona, Livorno e La Spezia) e due porti minori (Marina di Carrara e Imperia), una vera e propria regione portuale litoranea, con una capacità di movimentazione di merci di oltre 100 milioni di tonn/anno.

Tonnellaggio dal 1995 al 2005



IL PORTO DI SAVONA



SAVONA																					
tonnellate metriche lorde	1999			2000			2001			2002			2003			2004			2005		
	sbarchi	imbarchi	totale	sbarchi	imbarchi	totale	sbarchi	imbarchi	totale	sbarchi	imbarchi	totale	sbarchi	imbarchi	totale	sbarchi	imbarchi	totale	sbarchi	imbarchi	totale
RO/RO	94.542	67.680	162.222	117.389	109.543	226.932	105.396	111.329	216.725	141.959	109.282	251.241	150.089	141.203	291.292	114.703	126.134	240.837	142.070	208.352	350.422

Tonnellaggio dal 1999 al 2005

LO SCALO DI VADO

Lo scalo è punto di riferimento nel Mediterraneo per i traffici di frutta: Reefer Terminal movimentata ogni anno oltre mezzo milione di tonnellate, distribuendo i prodotti in tutta Europa via treno e camion; il terminal gestisce anche traffici container e Ro-Ro, per camion, trailer e veicoli, raggiungendo complessivamente 1,3 milioni di tonnellate.



I contenuti della presentazione

Il contesto

I programmi europei

La cooperazione territoriale



I Trans-European Transport Networks (TEN-T)

- ↑ Nel contribuire all'implementazione e allo sviluppo del Mercato Interno, e al rafforzamento della coesione economica e sociale, la costruzione nel network trans-europeo dei Trasporti costituisce un elemento fondamentale per la competitività economica ed uno sviluppo equilibrato e sostenibile dell'Unione Europea
- ↑ Nel Libro Bianco sui Trasporti del Settembre 2001, la Commissione ha proposto lo sviluppo delle “Autostrade del Mare” come una “reale e competitiva alternativa al trasporto terrestre”
- ↑ A tal fine, il Libro Bianco stabilisce che appositi finanziamenti europei debbano essere messi a disposizione dal bilancio comunitario. Le “Autostrade del Mare” sono entrate perciò a tutti gli effetti a far parte del Trans-European network (TEN-T)



Il Trans-European Transport Network (TEN-T) e le Autostrade del Mare

↑ L'adozione dell'Articolo 12a delle Linee Guida TEN-T del 29 Aprile 2004 da parte del Consiglio e del Parlamento Europeo fornisce la cornice legale per il finanziamento delle "Autostrade del Mare" all'interno dei TEN-T

↑ Gli obiettivi di tali interventi sono i seguenti:

- 1) concentrazione del traffico merci su direttrici logistiche marittime
- 2) crescita della coesione economica e sociale
- 3) riduzione della congestione stradale attraverso il cambiamento modale



Il Trans-European Transport Network (TEN-T) e le Autostrade del Mare

I corridoi selezionati per la costruzione di progetti di rilevanza europea sono:

↑ Autostrada del Mare del Mar Baltico (che collega gli Stati Membri affacciati sul Baltico con gli Stati Membri nell'Europa Centrale e Occidentale, incluso il collegamento tra il mare del Nord e il canale del Baltico) (entro il 2010)

↑ Autostrada del Mare dell'Europa Occidentale (dal Portogallo e dalla Spagna attraverso l'arco Atlantico fino al mare del Nord e al mare d'Irlanda) (entro il 2010)

↑ Autostrada del Mare del sud-est europeo (che collega il mare Adriatico con lo Ionio e il Mediterraneo orientale, inclusa Cipro) (entro il 2010)

↑ Autostrada del Mare dell'Europa sud occidentale (Mediterraneo Occidentale, che collega Spagna, Francia, Italia, Malta e che si raccorda con l'Autostrada del Mare del sud-est Europa, compresi i collegamenti con il Mar Nero) (entro il 2010)



Il Trans-European Transport Network (TEN-T) e le Autostrade del Mare

- Il progetto deve concernere una delle Autostrade del mare sopra indicate, ed avere come obiettivo il cambiamento modale o la coesione finalizzata alla concentrazione dei flussi di merci su vie marittime, migliorando i collegamenti marittimi esistenti, o creando nuovi collegamenti sostenibili
- il progetto può prevedere lo sviluppo di servizi ed infrastrutture che coinvolgano almeno due porti in due diversi Stati Membri, e può concernere anche il trasporto di persone oltre a quello, predominante, di merci
- il progetto deve essere messo a bando in una delle due seguenti modalità:
 1. Gli Stati scelgono preventivamente i porti, e successivamente organizzano un bando pubblico stabilendo nuove linee di trasporto come Autostrade del Mare, o migliorando un collegamento esistente tra questi porti e un'Autostrada del Mare già esistente
 2. Gli Stati membri coinvolti organizzano un bando pubblico rivolto a consorzi composti come minimo da porti e compagnie di shipping per proporre proposte di progetto per nuove Autostrade del Mare



Il Trans-European Transport Network (TEN-T) e le Autostrade del Mare

- La valutazione del progetto avviene sulla base dei seguenti criteri:

- Contributo al cambiamento modale (quale percentuale di traffico stradale viene spostata verso la rotta marittima?) o alla coesione economica e sociale degli stati coinvolti
- Qualità dei servizi portuali e dei retroporti, qualità dei sistemi informativi per il monitoraggio della catena dei trasporti, caratteristiche dei sistemi di shipping coinvolti nel progetto
- Sostenibilità del servizio e credibilità complessiva del progetto
- Effetti sulla competizione: assenza di effetti distorsivi sul mercato



Il Programma Marco Polo 2007-2013

- ↑ Mentre l'art 12a delle Linee Guida TEN-T finanzia principalmente infrastrutture per le Autostrade del Mare e i beneficiari sono gli Stati Membri, il programma Marco Polo privilegia il finanziamento di servizi, e i beneficiari sono i privati
- ↑ Il budget è di 400 milioni di Euro per i sette anni, e la Commissione si attende che ogni milione speso con il Programma Marco Polo, ne genererà almeno sei in termini di ricadute sociali ed ambientali
- ↑ Il programma si propone di supportare azioni rivolte a ridurre la congestione stradale, migliorare le performance ambientali e migliorare il trasporto intermodale, contribuendo in tale maniera alla creazione di un sistema di trasporto più efficiente e sostenibile, in grado di apportare valore aggiunto all'UE senza esternalità negative sulla coesione economica, sociale e territoriale



Il Programma Marco Polo 2007-2013: le azioni supportate (1)

- ↑ Azioni di cambiamento modale, mirate a spostare tante merci quante sia economicamente sostenibile nelle attuali condizioni di mercato dal trasporto su gomma allo short sea shipping, alla ferrovia e al trasporto fluviale. Potrà trattarsi dello start up di nuovi servizi, ovvero di un miglioramento sostanziale di servizi esistenti
- ↑ Azioni di catalizzazione in grado di modificare il modo in cui il trasporto non stradale viene attuato in Europa. In questo tipo di azioni, le barriere strutturali del mercato europeo del trasporto merci vengono superate attraverso un concetto altamente innovativo, generando un autentico breakthrough
- ↑ Azioni collegate alle Autostrade del Mare in grado di realizzare un servizio door-to-door, che sposti le merci da lunghe distanze stradali ad una combinazione di short sea shipping ed altre modalità di trasporto. Azioni di questo tipo devono essere innovative a livello europeo in termini di logistica, attrezzature, prodotti e servizi offerti



Il Programma Marco Polo 2007-2013: le azioni supportate (2)

- ↑ Azioni mirate alla riduzione del traffico attraverso l'integrazione del trasporto nella produzione logistica: la domanda di trasporto merci su gomma viene diminuita con un impatto diretto sul livello di emissioni. Azioni di questa natura devono avere carattere innovativo e non devono avere un impatto negativo sui risultati della produzione e sulla forza lavoro
- ↑ Azioni di apprendimento e formazione comuni allo scopo di accrescere la conoscenza nella logistica del trasporto merci e sostenere metodi avanzati e procedure di cooperazione nel mercato del trasporto merci. Sotto questa linea, viene fortemente incoraggiato il miglioramento della cooperazione e la condivisione del know how



Il Settimo Programma Quadro di Ricerca e Sviluppo Tecnologico (2007-2013)

↑ All'interno dell'area "Cooperazione" del Settimo PQ, uno dei dieci temi di ricerca è costituito dai "Trasporti" (che include anche l'Aeronautica)

↑ Il budget complessivo allocato a questo tema per l'intero periodo di programmazione è di 4,1 miliardi di euro

↑ L'obiettivo generale del tema Trasporti è quello di *"sviluppare sistemi di trasporto pan-europei più sicuri, più "verdi" e più intelligenti, in grado di recare benefici a tutti i cittadini europei, rispettando l'ambiente e contribuendo ad accrescere la competitività delle industrie europee nel mercato globale"*





Il Settimo Programma Quadro di Ricerca e Sviluppo Tecnologico (2007-2013)

↑ Il tema di ricerca Trasporti supporta, oltre all'aeronautica e al trasporto aereo e al sistema globale europeo di navigazione satellitare, lo sviluppo del trasporto sostenibile di superficie su gomma, rotaia ed acqua

↑ Le attività in cui il trasporto sostenibile di superficie è articolato sono:

- ↑ La sostenibilità ambientale del trasporto di superficie
- ↑ Il sostegno al cambiamento modale e al decongestionamento dei corridoi di trasporto
- ↑ Assicurare la mobilità sostenibile urbana
- ↑ Migliorare la sicurezza dei trasporti
- ↑ Rafforzare la competitività del settore

↑ Tali attività vengono ulteriormente dettagliate in singole aree di ricerca, che costituiscono finalmente l'oggetto delle call for proposals



Il Settimo Programma Quadro di Ricerca e Sviluppo Tecnologico (2007-2013)

↑ Il work programme del tema Trasporti fa nuovamente riferimento specifico al Libro Bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”, affermando di aver tradotto in priorità di ricerca e sviluppo gli obiettivi e le priorità contenuti nel libro bianco

↑ Per quanto concerne la dimensione industriale del work programme, essa viene espressamente derivata dai contributi ricevuti dalle diverse Piattaforme Tecnologiche in materia di trasporto: ERTAC (trasporto su gomma); ERRAC (trasporto ferroviario) e WATERBORNE (trasporto marittimo e fluviale)



Il Settimo Programma Quadro di Ricerca e Sviluppo Tecnologico (2007-2013)

↑ Le attività di ricerca possono trovare attuazione nelle seguenti forme:

- ↑ Ricerca socio-economica a supporto della definizione e dell'implementazione delle politiche comunitarie in tema di trasporti
- ↑ Ricerca di base ed applicata
- ↑ Sviluppo di soluzioni innovative per prodotti, processi, operazioni e servizi legati al trasporto
- ↑ Integrazione tecnologica e socioeconomica, validazione e dimostrazione su vasta scala e multidisciplinare
- ↑ Strutturazione della ricerca europea sul trasporto di superficie e rafforzamento dell'eccellenza attraverso il coordinamento e le attività di networking
- ↑ Supporto all'implementazione del programma per aspetti legati alla disseminazione e alla valorizzazione dei risultati di ricerca esistenti



I contenuti della presentazione

Il contesto

I programmi europei

La cooperazione territoriale



La cooperazione transfrontaliera

Per il periodo 2007 – 2013, la Regione Liguria continua a far parte dal programma transfrontaliero **Italia – Francia ALCOTRA**, che subirà però dei cambiamenti rispetto al periodo precedente, cambiamenti che si riferiscono alla semplificazione delle procedure, alla tipologia dei progetti, alla partecipazione dei privati.

Inoltre, per il futuro periodo di programmazione, la Regione Liguria è stata inserita nel programma di cooperazione transfrontaliera **marittima Italia – Francia**, insieme alla Toscana, Sardegna e Corsica.



La cooperazione transfrontaliera - ALCOTRA

Area geografica

Tre regioni italiane: Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria

Due regioni francesi: Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur

Zone ammissibili:

- Regione Autonoma Valle d'Aosta (totalità del territorio), Province di Torino e di Cuneo (Regione Piemonte), Provincia di Imperia (Regione Liguria)
- Dipartimenti della Savoie e della Haute-Savoie (Regione Rhône-Alpes) e Dipartimenti delle Hautes-Alpes, delle Alpes-de-Haute-Provence e delle Alpes-Maritimes (Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur)

Le zone individuate quali "adiacenti" a quelle ammissibili:

- Province di Biella, Vercelli, Asti, Alessandria (Regione Piemonte), Provincia di Savona (Regione Liguria)
- Dipartimenti dell'Ain, dell'Isère e della Drôme (Regione Rhône-Alpes), Dipartimenti del Vaucluse e del Var (Regione PACA)



La cooperazione transfrontaliera - ALCOTRA: I trasporti

Asse 3 - Qualità della vita: Favorire l'attrattività dell'area, migliorando i servizi e rafforzando l'identità delle comunità transfrontaliere

Obiettivo specifico trasporti: Affrontare i problemi di mobilità e collegamento in un'ottica di area vasta e con attenzione alla programmazione, alla logistica, alle ricadute sociali, economiche, turistiche e ambientali

- Migliorare la mobilità transfrontaliera di beni e persone
- Promuovere il trasporto sostenibile transfrontaliero
- Migliorare l'accessibilità delle zone periferiche





La cooperazione transfrontaliera Marittima: I trasporti

Priorità 1: Accessibilità e reti di comunicazione - Migliorare l'accesso alle reti materiali e immateriali e ai servizi di trasporto, al fine di sviluppare l'integrazione e la competitività dello spazio frontaliero anche in un'ottica di sviluppo delle TEN e del sistema delle Autostrade del Mare. In particolare:

- Attivare politiche e azioni congiunte volte a sviluppare nuove soluzioni sostenibili di trasporto marittimo (...), e potenziare le reti e i sistemi di mobilità per migliorare i collegamenti frontalieri
- Sviluppare dispositivi e soluzioni comuni volti a favorire l'aumento della sicurezza marittima dei natanti e delle persone, anche attraverso l'applicazione delle TIC



La cooperazione transnazionale

Per il prossimo periodo di programmazione, 2007 – 2013, i programmi di cooperazione transnazionale subiranno delle modifiche strutturali, come la maggiore flessibilità del programma e della distribuzione geografica, la semplificazione dei tipi di progetti, la gestione dei programmi. Però, le più importanti modifiche avvengono nella nuova configurazione delle zone e nei temi prioritari proposti dalla Commissione.

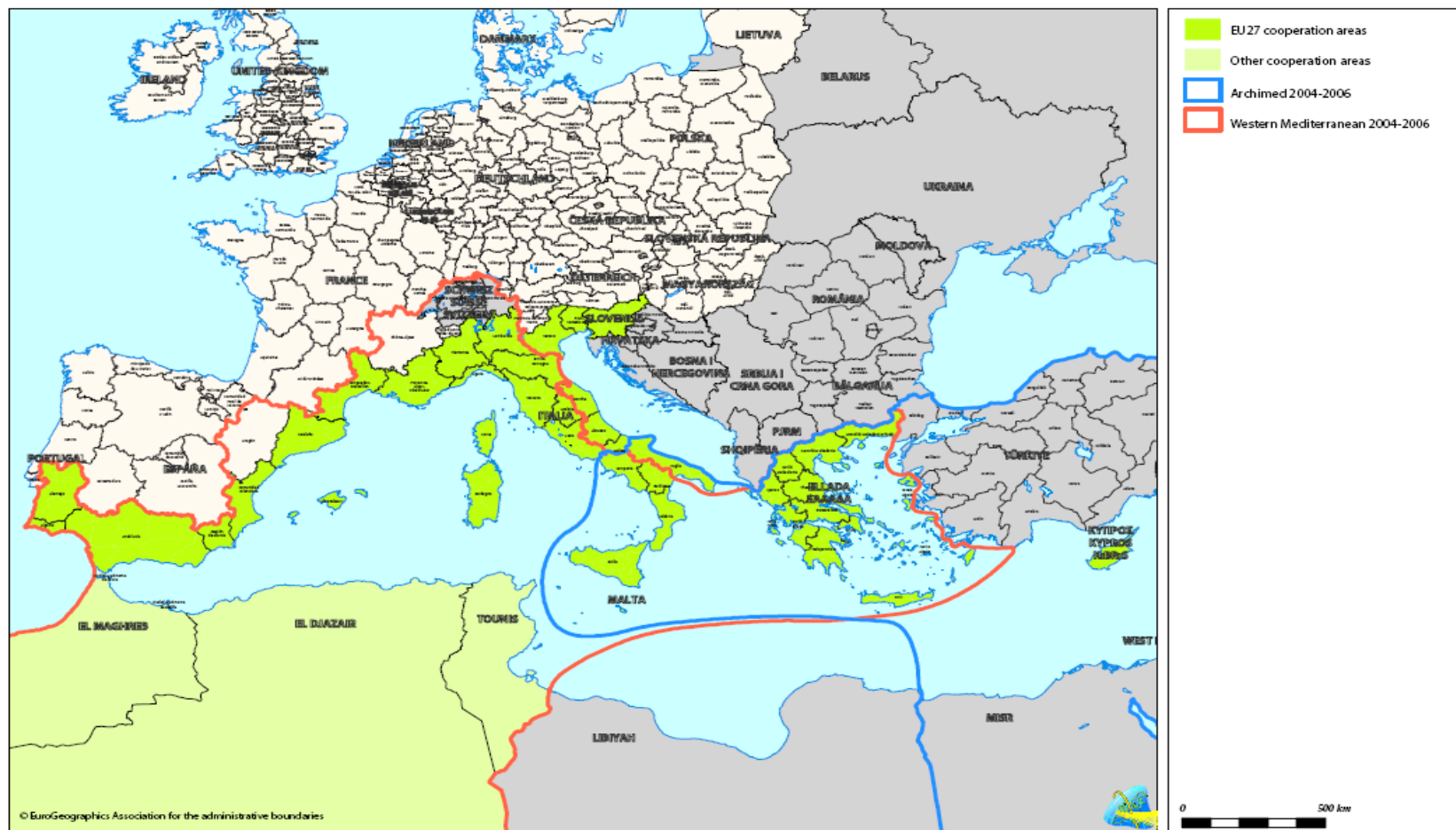
La Regione Liguria continuerà a fare parte dei 2 programmi transnazionali di cui è parte adesso – Spazio Alpino e Mediterraneo Occidentale (Medocc) che si allargherà al intero bacino mediterraneo, cambiando denominazione in MED (Mediterraneo). In più, la Regione Liguria verrà inserita nel programma Spazio Central Europeo (CEUS), derivato dal ex programma CADSES.



La cooperazione transnazionale: spazio MED



Draft transnational cooperation areas Mediterranean





La cooperazione transnazionale: spazio MED - I trasporti

Asse 3: Miglioramento della mobilità e dell'accessibilità territoriale

Obiettivo 3.1: miglioramento dell'accessibilità marittima attraverso la multimodalità:

Descrizione: Lo spazio MED deve sfruttare le potenzialità della sua posizione geografica e le sue connessioni con le regioni del nord Europa. Per ottenere questo risultato, le connessioni ferroviarie, i collegamenti intermodali tra linee marittime ferroviarie e stradali, e la logistica in generale devono essere migliorati

Tra le azioni previste:

Miglioramento dei servizi connessi allo sviluppo delle Autostrade del Mare e dello short sea shipping (sistemi per la logistica, tracciamento merci) (...)



La cooperazione transnazionale: caratteristiche dei progetti strutturanti

- capacità di rispondere in modo strutturato a uno degli obiettivi di un programma di cooperazione transnazionale
- essenzialità della dimensione transnazionale (i.e. il tema può essere affrontato in modo convincente grazie alla transnazionalità dell'intervento)
- approccio integrato e policentrico
- sviluppo di politiche comuni nell'area oggetto di cooperazione (forte sostegno politico alle iniziative del progetto)
- chiara ed ampia individuazione dei soggetti pubblici e privati da coinvolgere
- coordinamento con le politiche e le iniziative nazionali e regionali portate avanti sullo stesso tema
- sostenibilità nel lungo periodo



La cooperazione transnazionale: spazio Europa Centrale





La cooperazione transnazionale: spazio Europa Centrale - I trasporti

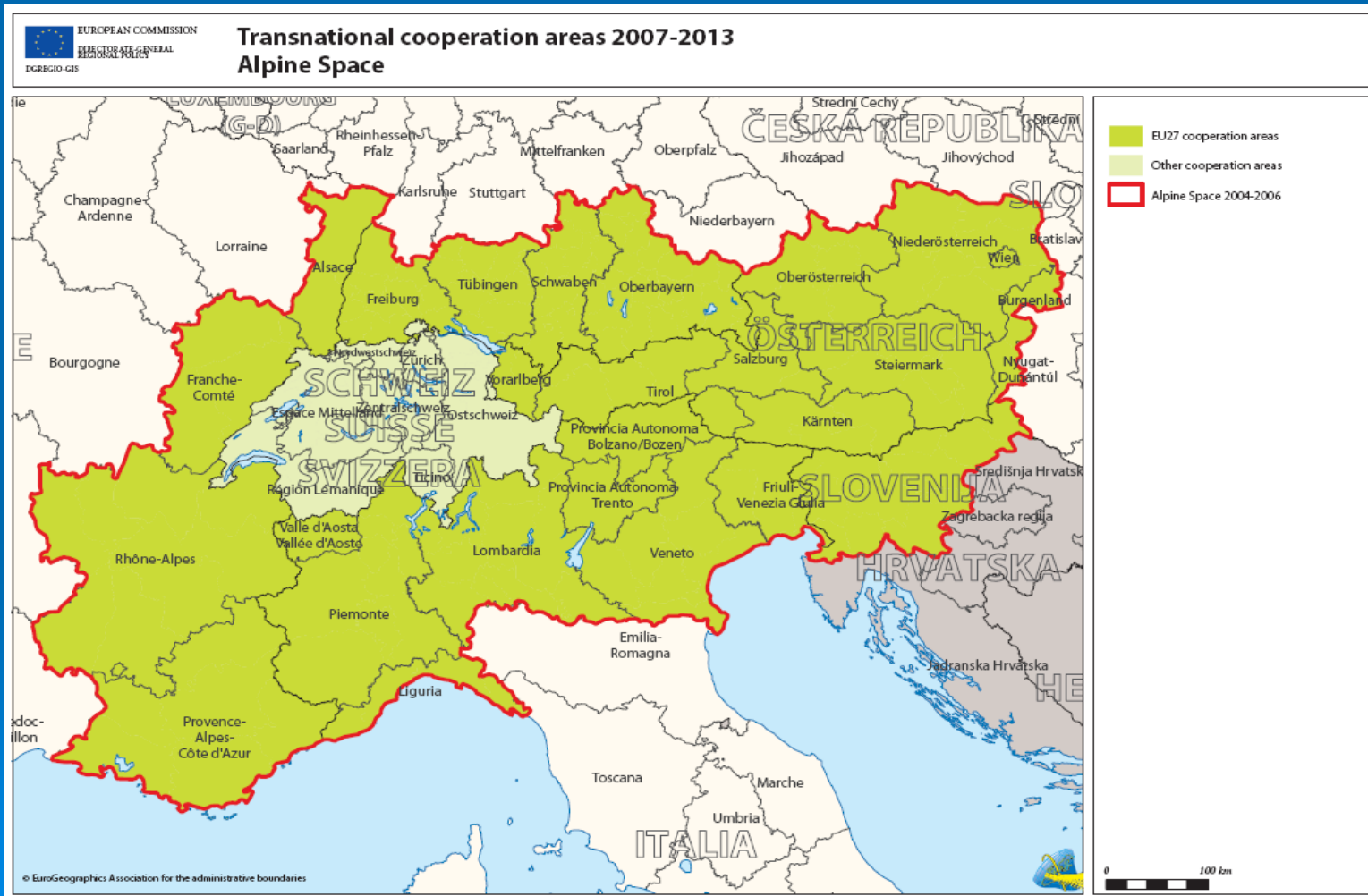
Priorità 2.1:

Si riconosce l'esistenza di un gap in termini di infrastrutture di trasporto realmente interoperabili. La realizzazione di interventi di logistica multimodale rappresenta una sfida importante per molti degli stati membri, che deve essere colta. Un coordinamento transnazionale ed una effettiva cooperazione di tale tipo di interventi deve divenire operativa ai diversi livelli territoriali (transnazionale, nazionale, regionale, locale)

- Tra le operazioni previste, in particolare, rientra la realizzazione di piattaforme logistiche e multimodali transregionali



La cooperazione transnazionale: Spazio Alpino





La cooperazione transnazionale: Spazio Alpino - I trasporti

Priorità 2: Accessibilità e connettività

Tra le varie attività previste all'interno di questa priorità rientrano:

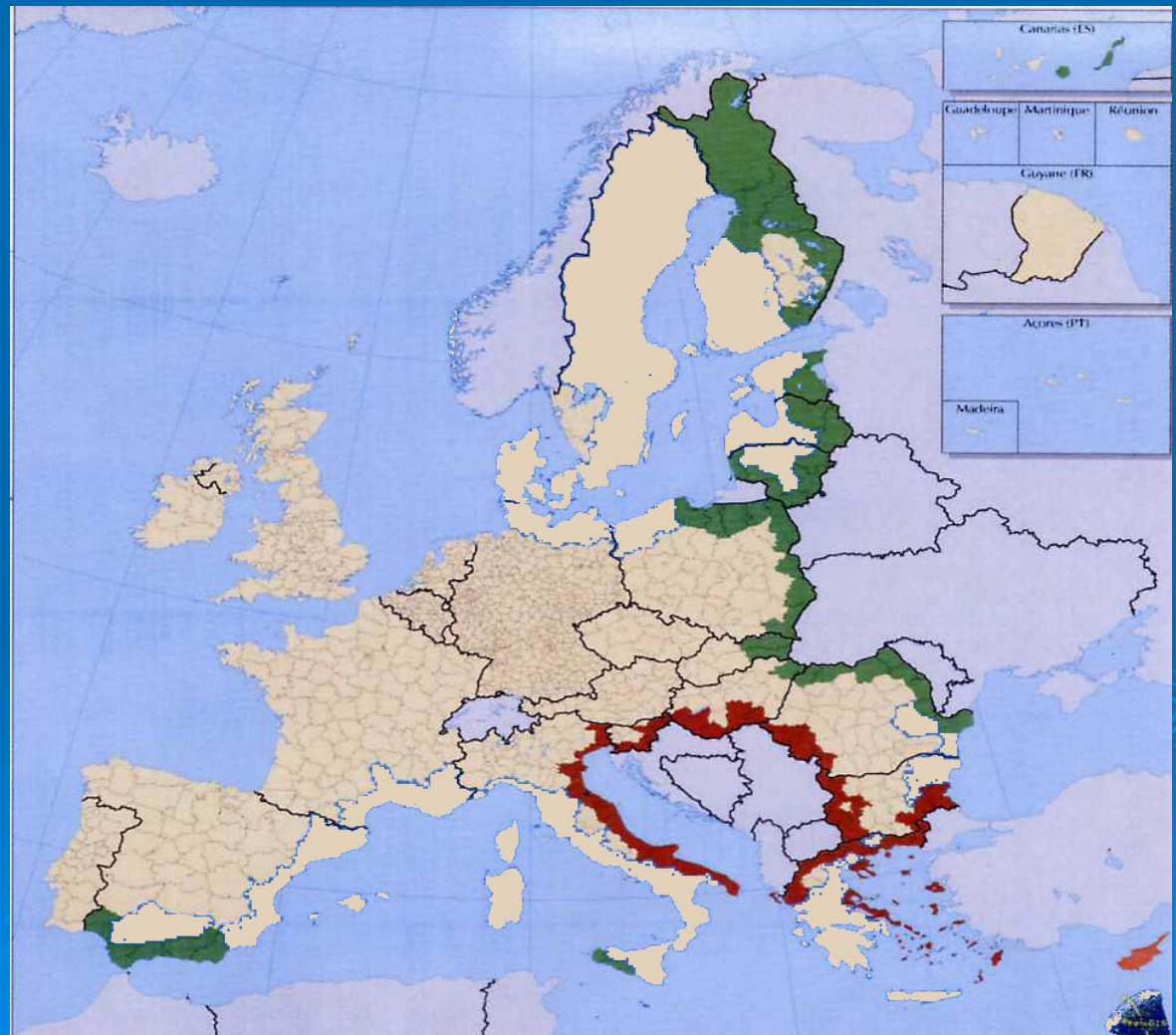
- Azioni di supporto alla pianificazione integrata di trasporti e mobilità
- Studi di fattibilità in preparazione di consistenti investimenti a favore del trasporto merci sostenibile
- Azioni coordinate per il miglioramento della sicurezza dei trasporti
- Sviluppo ed implementazione di modelli e soluzioni di mobilità innovativa, anche nel settore della multimodalità



Programma di prossimità: ENPI (European Neighbourhood Partnership Instrument)

Area geografica

Regioni dell'area mediterranea e del Mar Nero appartenenti alle seguenti nazioni: Algeria, Azerbaijan, Bulgaria, Cipro, Egitto, Francia, Georgia, Grecia, Israele, Italia, Giordania, Libia, Malta, Marocco, Moldavia, Autorità Palestinese, Siria, Portogallo, Romania, Federazione Russa, Spagna, Siria, Tunisia e Ucraina.





Programma di prossimità: ENPI - Trasporti

L'Obiettivo specifico n.1 - sviluppo socio-economico prevede i seguenti interventi:

- progetti e sistemi per una gestione ottimizzata dei traffici e del network dei trasporti
- progetti per il rafforzamento delle infrastrutture di trasporti
- creazione di strutture/organizzazioni transnazionali per l'intermodalità nel bacino del Mediterraneo



Coordinate utili per la costruzione di un progetto

- Verifica sostenibilità idea progettuale:

Regione Liguria - Settore Affari Comunitari e Relazioni Internazionali (ACRI)
Dirigente: dott. Laura Canale - l.canale@regione.liguria.it

- Ricerca partner:

ACRI e Casaliguria a Bruxelles - info@casaliguria.org

- Organizzazione incontri con funzionari della Commissione Europea:

Casaliguria a Bruxelles - info@casaliguria.org